

# Itävallan ja Slovakian raja-alueen ytimet Wien ja Bratislava

Timo Arvonon  
Helsingin yliopisto  
Maantieteen laitos  
Kulttuurimaantiede  
Pro gradu -tutkielma  
Syksy 1998

URN:NBN:fi-fe19991237 (PDF-versio)

Helsingin yliopiston verkkojulkaisut  
Helsinki 1999

# HELSINGIN YLIOPISTO - HELSINGFORS UNIVERSITET

Tiedekunta/Osasto - Fakultet/Sektion <b>Matemaattis-luonnontieteellinen tiedekunta</b>		Laitos - Institution <b>Maantieteen laitos</b>	
Tekijä - Författare <b>Timo Ville-Veikko Arvonon</b>			
Työn nimi - Arbetets titel <b>Itävallan ja Slovakian raja-alueen ytimet Wien ja Bratislava</b>			
Oppiaine - Läroämne <b>Kulttuurimaantiede</b>			
Työn laji - Arbetets art <b>Pro gradu -tutkielma</b>		Aika - Datum <b>Marraskuu 1998</b>	Sivumäärä - Sidoantal <b>79 sivua + 4 liitesivua</b>
Tiivistelmä - Referat  <p>Tämä työ on talousmaantieteellinen tutkimus, joka käsittelee Itävallan ja Slovakian raja-alueen keskuksia Wieniä ja Bratislavaa. Toisen maailmansodan jälkeen Itä- ja Länsi-Euroopan välille muodostui raja, joka jakoi Euroopan poliittisesti kahtia. 1990-luvun alussa raja murtui. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää kuinka yli 40 vuotta kestänyt poliittinen kahtiajako idän ja lännen välillä on vaikuttanut raja-alueen infrastruktuuriin, valtioiden väliseen ulkomaankauppaan, ja kuinka paikalliset asukkaat kokevat nykyisen tilanteen.</p> <p>Ulkomaankaupan rakenteen vertailussa aineistona on Tšekkoslovakian ja EU:n ulkomaankauppatilastoja. Raja-alueen infrastruktuuria tutkitaan vanhojen ja uusien karttojen avulla. Muuta aineistoa ovat tieteelliset tekstit ja tutkimukset sekä paikallisten asukkaiden ja asiantuntijoiden haastattelut.</p> <p>Valtioiden rajalla kohtaavat kaksi erilaista taloutta: Itävallan länsimainen markkinatalous ja Slovakian itäinen siirtymätalous. Talouksien erot aiheuttavat jännitteitä, jotka pyrkivät tasaantumaan niin, että rajan yli virtaa pääomaa toiseen ja työvoimaa vastakkaiseen suuntaan. Bratislava on Slovakian taloudellinen keskus ja painopistealue. Wien on Itävallan taloudellinen keskus, mutta Itävallan taloudellinen painopistealue sijaitsee Länsi-Itävallassa. Rajan pinnassa sijaitsevat alueet ovat syrjäistä maatalousseutua, koska suljettu raja periferisoi aluetta. Rajan madalluttua itäisen Itävallan tilanne kohentuu ja koko Itävallan talousrakenne tasapainottuu. Slovakiassa tilanne kehittyy päinvastaiseen suuntaan. Bratislava imee kaiken kasvun ja vaurauden itselleen ja kasvaa muiden alueiden kustannuksella: Slovakian talous- ja aluerakenne vääristyy entisestään.</p> <p>Valtioiden välisen ulkomaankaupan vertailussa kävi ilmi, että Itävallan tuonti Slovakiasta on monipuolistunut niin, että nyt tuonti ei nojaa enää vain kahteen suureen tuoteryhmään. Raaka-aineiden ja polttoaineiden osuus Slovakiasta Itävaltaan kulkevasta tavarasta on vähentynyt ja koneiden ja kuljetuslaitteiden osuus noussut. Itävaltasta Slovakiaan kulkee vähemmän kemikaaleja ja niihin liittyviä tuotteita kuin ennen. Nämä muutokset kertovat siitä, että Slovakian oma tuotanto on kehittynyt eikä maa ole vain raaka-ainevarasto Itävallan kehittyneemmälle tuotannolle.</p> <p>Raja-alueen rakenteessa näkyy selvästi kylmän sodan aikainen eristyneisyys. Rajanylityspaikat ovat vähentyneet ja rautatieverkko kaupunkien välillä on harventunut. Kaupungeista lähtevät moottoritiet suuntautuvat pääasiassa rajalta pois päin. Vaikka infrastruktuuriverkko on harventunut raja-alueella, kaupunkien välinen tavaraj- ja matkustajaliikenne kasvaa koko ajan. Wien ja Bratislava ovat maiden välisen ulkomaankaupan sillanpääasemia, koska ne sijaitsevat aivan rajan tuntumassa ja käytännössä kaikki tavarat rajan yli kulkevat kaupunkien kautta. Koska liikenne lisääntyy, infrastruktuurin erot rajan eri puolilla vaikeuttavat ulkomaankauppaa. Slovakian puolen vähemmän kehittynyt verkko ei pysty tyydyttämään lisääntyvää kuljetuskysyntää. Ohjaamalla varoja infrastruktuurin parantamiseen Slovakian taloudellinen asema voi parantua ja maa voi siirtyä relatiivisesti lähemmäs länttä.</p> <p>Matkustaminen kaupungista toiseen rajan yli on yleistä. Rajan rooli on muuttunut väljemmäksi verrattuna poliittisen kahtiajaon aikaan, mutta Itävallan EU-jäsenyys on kiristänyt rajamuodollisuuksia.</p>			
Avainsanat - Nyckelord <b>Bratislava, infrastruktuuri, raja, talousmaantiede, ulkomaankauppa, Wien</b>			
Säilytyspaikka - Förvaringställe <b>Maantieteen laitoksen kirjasto, Hämäläis-Osakunnan kirjasto</b>			
Muita tietoja			

## Sisällysluettelo

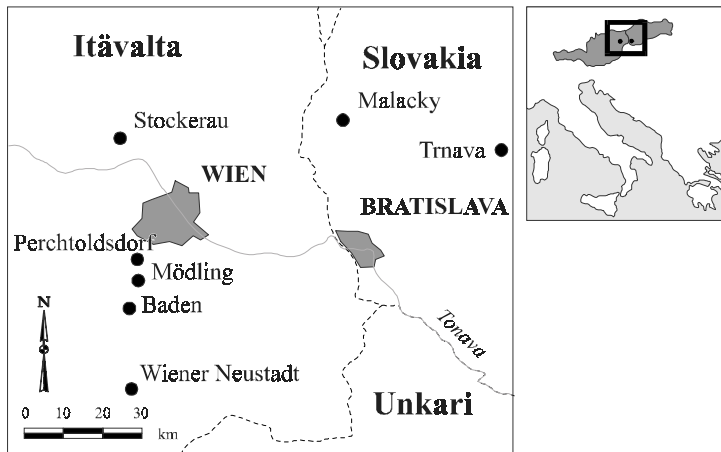
1. Johdanto .....	1
2. Teoreettinen tausta .....	4
2.1. Ydin-periferiamalli .....	4
2.2. Ulkomaankaupan perusta: suhteellinen etu .....	6
2.3. Heckscher - Ohlin - Samuelson-ulkomaankauppamalli .....	7
3. Itävallan ja Slovakian talouksien erot .....	9
3.1. Talousjärjestelmien erot rajan eri puolilla .....	9
3.2. Taloudelliset erot rajan eri puolilla .....	11
3.3. Taloudellisen muutoksen samanlaisuus ja erot .....	14
4. Pääkaupunkien taloudellinen sijainti ja rooli .....	16
4.1. Wien Itävallassa .....	16
4.2. Bratislava Slovakiassa .....	18
4.3. Itävallan ja Slovakian talouksien nelikenttäanalyysi .....	20
4.4. Kaupunkien aseman muutos rajan avauduttua .....	21
5. Kaupunkien sisäinen kehitys .....	24
5.1. Bratislava .....	24
5.1.1. Sosialistisen rakennus- ja asutuspolitiikan helmi - Petrzalka .....	25
5.1.2. Bratislavan sisäinen rakenne .....	27
5.2. Wien .....	28
5.2.1. Wienin kehitys .....	29
5.2.2. Wienin sisäinen rakenne .....	30
5.3. Kaupunkien vertailua .....	31

6. Raja-alueen toiminnallinen näkökulma: ulkomaankauppa .....	35
6.1. Itävallan ja Slovakian ulkomaankaupan historiaa: ympäri mennään, yhteen tullaan .....	35
6.2. Ulkomaankaupan määrä ja muutokset.....	36
6.3. Ulkomaankaupan rakenne ja muutokset.....	39
6.3.1. Itävallan vienti Slovakiaan.....	41
6.3.2. Itävallan tuonti Slovakiasta.....	43
6.3.3. Viennin ja tuonnin vertailua.....	44
7. Raja-alueen rakenteellinen näkökulma: infrastruktuuri.....	49
7.1. Infrastruktuurin erot rajan eri puolilla .....	49
7.2. Tonava .....	52
7.3. Rautatieverkko.....	55
7.4. Maantieverkko .....	60
7.5. Lentoliikenne .....	64
8. Paikallisten asukkaiden näkemys raja-alueesta ja kaupungeista.....	66
9. Yhteenveto .....	70
10. Lähteet.....	73

## Liitteet

## 1. Johdanto

Tämä on talousmaantieteellinen pro gradu -tutkielma. Tutkin Itävaltaa ja Slovakiaa, maiden raja-aluetta ja etenkin maiden pääkaupunkeja Wieniä ja Bratislavaa (kuva 1). Lähestymistapani on kolmitasoinen. Pyrin löytämään vastauksen siihen, kuinka poliittinen



Kuva 1. Tutkimusalue.

kahtiajako maiden välillä on vaikuttanut raja-alueen toimintaan, raja-alueen rakentamiseen sekä siihen, kuinka paikalliset ihmiset kokevat rajan. Tutkin, onko alueen toiminta muuttunut rajan maldatumisen myötä. Boggs (1940: 22) määrittelee rajan (boundary) selväksi viivaksi

tietystä pisteestä tiettyyn pisteeseen. Raja on tällöin selkeä. Raja-alue (frontier) on rajan ympärillä oleva laajempi vyöhyke tai alue. Tutkimusalueeni on valtioiden raja-alue, mutta lähestyn raja-aluetta ylemmältä koko valtion aluetasolta. Tutkimukseni edetessä tutkimus tarkentuu raja-alueelle ja sen napoihin Wieniin ja Bratislavaan.

Valitsin tämän alueen tutkimuskohteeksi, koska aihe on ajankohtainen ja mielenkiintoinen. Lehdistä voi lukea joka viikko Slovakian sisäpolitiikan kireästä tilanteesta. Sisäpolitiikan lisäksi Slovakian ulkopoliittikka on muutostilassa: rajan takana lännessä oleva vihreämpi - tai sinisempi - EU-ruoho kiinnostaa. Myös suomalainen maantieteen tiedeyhteisö on kiinnostunut idän ja lännen törmäysalueesta. Kirjoitin aiheesta artikkelin kotimaiseen maantieteelliseen aikakauskirjaan Terraan (Arvonen 1998). Alueella on poliittisia ja taloudellisia jännitteitä, jotka nivoutuvat tiukasti yhteen. Taloudelliset tekijät vaikuttavat politiikkaan ja päinvastoin. Wienin - Bratislavan-talousalueen prosessien ja toiminnan ymmärtämiseksi on tarkasteltava aluetta molemmista näkökulmista.

Tutustuin aiheesta kirjoitettuihin artikkeleihin, lähdekirjallisuuteen ja tilastotietoon Suomessa ja tein tutkimusmatkan alueelle toukokuussa 1998. Matkalla keräsin lisämateriaalia, tein kenttähavaintoja ja haastattelin alue- ja talousasiantuntijoita. Matkalla aurinkoinen kevät yllätti ja sai minut valtaansa: pääni meni pyörälle Bratislavassa; humalluin Wienistä.

Työn alussa esittelen teoreettisen kehyksen, jossa tutkimukseni etenee. Teoriaosan jälkeen käsittelen valtioiden talouksien eroja rajan eri puolilla: selitän talousjärjestelmien eroja ja taloudellisia eroja. Sivuan hieman pääoman ja työvoiman kulkeutumista rajan yli, koska ne liittyvät läheisesti valtioiden taloudellisiin eroihin. Hahmotan valtioiden taloudellista rakennetta ja pääkaupunkien roolia. Pohdin myös, kuinka rajan avautuminen on vaikuttanut Wienin ja Bratislavan taloudelliseen sijaintiin. Tutkin kaupunkien rakennetta ja kehitystä sekä vertailen kaupunkeja. Pyrin löytämään Bratislavan ja Wienin rakenteesta ja kehityksestä eroja ja yhtäläisyyksiä ja selittämään niitä.

Raja-alueen toimintaa tarkastelen tutkimalla Itävallan ja Slovakian välistä ulkomaankauppaa. Vertailen nykyistä kaupan rakennetta poliittisen kahtiajaon aikaiseen kaupan rakenteeseen ja pyrin selittämään löytyneitä eroja. Tutkimusaineistona käytän vanhoja kauppatilastoja Tšekkoslovakian ajalta ja uusia Euroopan unionin kauppatilastoja. Rakenteen lisäksi tutkin kaupan määrän muutosta. Raja-alueen rakenteellisessa osassa tutkin alueen infrastruktuuria ja sitä, kuinka poliittinen kahtiajako on vaikuttanut vesikuljetukseen sekä rautatie- ja maantieverkkoon. Käsittelen hieman myös alueen lentoliikennettä. Tutkin infrastruktuuria vertailemalla uusia ja vanhoja karttoja. Paikallisten näkemystä rajaan ja kaupunkien toimintaan tutkin haastatteleamalla ihmisiä sekä Wienissä että Bratislavassa.

Wienin ja Bratislavan nykyiseen tilanteeseen vaikuttaa kaupunkien ja maiden historiallismaantieteellinen läheisyys. Maat ja pääkaupungit ovat olleet läheisessä yhteydessä jo vuosisatojen ajan. Kaupunkien historiaan ja niiden väliseen toimintaan on vaikuttanut kolme selvästi toisistaan poikkeavaa ajanjaksoa: Itävalta-Unkarin kaksoismonarkian aika, sosialistinen aika ja post-sosialistinen aika.

Itävallan keisarikunta ja Unkarin kuningaskunta muodostivat Itävalta-Unkarin kaksoismonarkian vuonna 1867. Monarkia oli Habsburg-suvun hallitsema koalitio, jossa yhteisinä asioina olivat mm. puolustusvoimat ja ulkopolitiikka. Kaksoismonarkian aikana kaupungit olivat tiiviissä yhteistyössä keskenään, vaikkakin sijaitsivat monarkian eri puolilla. Wien kuului Itävaltaan ja Bratislava Unkariin. Kaupankäynti ja toiminta kaupunkien välillä oli vilkasta. Itävalta-Unkari hajosi ensimmäisen maailmansodan jälkeen vuonna 1918, ja Itävalta, Unkari ja Tšekkoslovakia itsenäistyivät.

Toisen maailmansodan alussa Saksa miehitti Itävallan ja Tšekkoslovakian. Sodan jälkeen Tšekkoslovakia alkoi suuntautua itään, kohti sosialistista suunnitelmataloutta, ja sai paikansa puskurina idän ja lännen välissä. Itävalta liikkui vastakkaiseen suuntaan - ovia avattiin länteen. Poliittinen raja jakoi Euroopan yli 40 vuodeksi itä- ja länsiblokkeihin, joiden välillä toiminta oli vähäistä ja poliittiset näkemyserot synnyttivät jännitteitä ja sotilaallista uhkaa. Raja blokkien välillä kulki Itävallan ja Slovakian välissä (Cohen 1964: 62-66). Kahtia jakautunut maailma eli kylmän sodan aikaa. Rautaesiripun länsipuoli toimi itseksensä ja itäpuoli itseksensä. Lännessä talous pohjautui vapaalle yrittämiselle ja markkinataloudelle, mutta idässä kommunismi ja neuvostojohdoinen suunnitelmatalous olivat vallalla: rajasta tuli puskuri.

Vuonna 1989 Itä-Eurooppa oli mullistusten kourissa. Sosialismi ja rautaesirippu murtuivat, suunnitelmatalous ja poliittinen riippuvuus Neuvostoliitosta loppui - Tšekkoslovakia oli täysin uuden tilanteen edessä. Toiminta rajan yli tuli taas mahdolliseksi, koska raja ei ollutkaan enää este, ainoastaan hidaste. Tšekkoslovakia alkoi suuntautua länteen, ja samaan aikaan Itävalta itään. Vuoden 1993 samettivallankumouksessa Slovakia ja Tšekin tasavalta erosivat rauhallisesti toisistaan. Tämän jälkeen Slovakia on kääntynyt yhä enemmän länteen.



## **2. Teoreettinen tausta**

### **2.1. Ydin-periferiamalli**

Ihmisen toiminta ei jakaudu tasaisesti. Eri alueilla on eri määrä eri tuotannontekijöitä ja taloudellista toimintaa. Jokin alue on lähtökohdiltaan ja resursseiltaan muita parempi, ja se alkaa kehittyä ympäristöään nopeammin.

Friedmann (1966: 10-13) kehitti ydin-periferiamallin, joka selittää taloudellisen toiminnan epätasaista alueellista jakautumista. Kaupankäynti ja teollisuustuotanto keskittyvät keskukseen, jossa asuu ihmisiä ja jossa on jo toimintaa. Tällainen tiivistymä on ydin, noodi. Ydin tuottaa suurimman osan innovaatioista ja kehittää uusia tuotantomenetelmiä, koska kasautuminen on tuonut paljon asiantuntemusta ja tekniikkaa yhteen. Ytimen ulkopuolella on väljemmin asuttu alue, jolla taloudellinen toiminta ei ole yhtä vilkasta. Ydin-periferiamallin mukaan ydin on dominoiva ja sen toimintaa voisi kuvailla kolonialistiseksi: ydin käyttää hyväkseen ympäröivän periferian raaka-aineita ja resursseja. Ydin imee itseensä työvoimaa, pääomaa ja kasvua ympäröivältä takamaalta ja kehittyy periferian kustannuksella. Periferia-alue tuottaa yleensä primaari- ja agraarituotteita, joita ydin jalostaa ja käyttää. Ydin vaihtaa jalostamiaan tuotteita periferian tuotteisiin, eli käy kauppaa periferian kanssa.

Tuotteiden tuotantotapa kuvastaa hyvin ytimen ja periferian toimintaa. Periferia tuottaa paljon jalostusarvoltaan alhaisia tuotteita ja toimittaa ne ytimeen, jossa niiden arvo kasvaa jalostusprosesseissa. Tuotteiden liikkuminen ytimen ja periferian välillä aiheuttaa epätasapainoa, koska ydinprosessien tuottamat tuotteet ovat arvokkaampia kuin periferiaprosessien tuotteet. Takamaa toimii keskuksen raaka-ainevarastona, joka ostaa kalliimmat lopputuotteet takaisin. Periferiaproessit vaativat paljon tilaa ja vähän pääomaa, kun taas ydinprosessit tarvitsevat vähän tilaa ja paljon pääomaa. Tässä kuvastuu myös ytimen ja takamaan alueellinen luonne: ydin on pieni ja tiivis, takamaa suuri ja harva.

Ydin-periferiamalli toimii kaikilla aluetasoilla globaalista paikalliseen. Malli selittää taloudellisen toiminnan syitä ja seurauksia. (Friedmann 1966: 12). Taloudellisen toiminnan kasautuminen ytimeen muuttaa talousalueita: toiset alueet kehittyvät ja toiset taantuvat.

Toisaalta taloudellinen toiminta synnyttää ytimiä, joista kehittyy alueen keskuksia. Maailmanlaajuisessa mittakaavassa Länsi-Eurooppa on yksi taloudellisista ytimistä. Valtakunnan tasolla Wienin ja Bratislavan alueet ovat omien valtioidensa ytimiä. Kaupunkien sisällä Wienin Alte Stadt ja Bratislavan Staré Mesto ovat ydinaluetta. Kaikilla aluetasoilla on käynnissä sama prosessi.

Ydin-periferiamalli on luonteeltaan dynaaminen: ytimet syntyvät, kehittyvät ja taantuvat. Grotewold (1990) kehitti mallia ja alkoi ensimmäisenä puhua uusien ydinalueiden syntymisestä. Vaikka alue on periferiaa, voi esim. uusi innovaatio tai raaka-ainelöytö muuttaa aluetta niin, että se alkaa kehittyä kasvukeskukseksi. Sitten tällaista kehittyvää aluetta on alettu kutsua semiperiferiaksi. Semiperiferia sijoittuu sekä alueellisesti että toiminnallisesti ytimen ja periferian väliin. Semiperiferia on alue, jolla on käynnissä sekä ydin- että periferiaprosesseja. Se kilpailee jo olemassaolevien ytimien kanssa, mutta toisaalta se käyttää hyväkseen periferian resursseja, aivan kuten ydinkin.

Ytimen, semiperiferian ja periferian alueellisessa määrittämisessä törmätään maantieteilijän perusongelmaan: tarkkaan rajanvetoon. On mahdotonta sanoa tarkasti, missä ydin loppuu ja periferia alkaa. Semiperiferian raja on kaikkein vaikein määrittää. Tutkittaessa alueita ydin-periferiamallin avulla ei pääpainoa tulekaan kohdistaa tarkkaan aluemääritykseen, vaan on keskityttävä pohtimaan alueilla toimivia prosesseja. Kuinka alueet kehittyvät ja kuinka alueet toimivat yhdessä? Ytimen ja periferian välistä toimintaa kuvastaa hyvin alueiden välinen kaupankäynti. Grotewoldin (1990: 400) mukaan sekä ydin että periferia ovat riippuvaisia ytimen ja periferian välisestä kaupasta. Kaupankäynti hyödyttää enemmän ydintä kuin takamaata. Toisaalta periferia ei voi toimia ilman ydintä, koska silloin sillä ei olisi aluetta, jonne se toimittaisi tuottamansa tuotteet. Uusien ytimien syntyminen auttaa tasapainottamaan kauppaa ja toimintaa ydin- ja periferia-alueiden välillä.

Uusia ytimiä voi syntyä täysin erilleen vanhasta ytimestä, tai ydinalue voi laajentua. Vanhan ytimen ympärillä olevat alueet alkavat kehittyä, ja niiden kauppa alkaa muistuttaa yhä enemmän ytimen kauppaa. Semiperiferian kehittyminen ei siis aina tarkoita sitä, että uusi alue haastaa vanhaa ydintä. Tavallista on, että vanhan ytimen jo taantuessa uudet, läheiset alueet alkavat kehittyä. Tulee niiden vuoro olla ydin. Hyvä esimerkki vanhan ydinalueen taantumisen ja uusien syntymisen on Länsi-Euroopan ydinalueen muutos. Ennen Euroo-

pan keskus oli nk. teollinen kolmio. Euroopan taloudellinen ja teollinen noodi rajautui teollisen vallankumouksen alkulähteille, Kaakkois- Englannin, Pohjois-Ranskan ja Pohjois-Saksan rajaamalle alueelle. Nyt alue on taantuvaa ja uusia ytimiä kehittyi. Ydin on valunut etelään, kohti Välimerta ja Pohjois-Italiaa. Myös Itä-Eurooppaan on kehittymässä uusia keskuksia. Vanha teollinen kolmionmuotoinen ydinalue on muuttunut banaanin muotoiseksi, ja se ulottuu Etelä-Englannista Pohjois-Italiaan. Banaanin muotoinen aluekin on alituisessa muutoksessa ja nykyään Euroopan ydinalueesta käytetään nimitystä sininen ameeba. Ameeba kuvaa ytimien, semiperiferia-alueiden ja periferia-alueiden muutosta: uusia syntyy, vanhat taantuvat. Sininen väri tulee Euroopan unionin perusväristä, sinisestä.

Wienin ja Bratislavan rooli vaihtelee sen mukaan, mikä on tarkastelun taso. Koko Euroopan mittakaavassa kaupungit ovat itäisen semiperiferia-alueen ytimiä. Jos tarkastelee valtakunnan tasoa, Bratislava on voimakkaasti kehittyvä ydin, mutta Wienin kasvu on hidasta. Jos tarkastelee Itävallan ja Slovakian välistä raja-alueita, Wien on selvä keskus ja Bratislava kehittyvä semiperiferiakeskus. Tässä kuvastuu hyvin ydin-periferiamallin monitasoisuus ja dynaamisuus: alue on jollain aluetasolla ydinaluetta, mutta toisella aluetasolla syrjäisempää seutua.

## **2.2. Ulkomaankaupan perusta: suhteellinen etu**

Ei ole olemassa kahta samanlaista valtiota. Eroa on mm. asukasmäärässä, asukkaiden alueellisessa jakautumisessa ja valtion fyysisissä ja henkisissä resursseissa. Kaiken taloudellisen toiminnan takana on voiton tavoittelu ja maksimointi. Ihminen pyrkii toiminnallaan saavuttamaan mahdollisimman suuren voiton mahdollisimman vähillä ponnistuksilla ja resursseilla.

Ulkomaankaupassa tuotteet ja hyödykkeet kulkevat valtioiden rajojen yli. Ulkomaankaupan peruselementit ovat erikoistuminen ja vaihto. Jos kaikki maailman valtiot tuottaisivat kaikkia tuotteita, olisi talous tehotonta. Erikoistuminen lisää voittoja, koska erikoistumisen kautta saavutetaan mittakaavaetuja. Tuotettaessa enemmän yksittäisen tuotteen tuotantokustannus laskee. Valtioiden tehokkuus riippuu työn tuottavuudesta. Työn tuottavuus on selvintä ilmaista sillä ajalla, joka kuluu tuottaessa tietty määrä tiettyä hyödykettä. Työn

tuottavuus ja tuottavuuden erot valtioiden välillä määräävät ulkomaankaupan suunnan, määrän ja rakenteen.

On tärkeää erottaa toisistaan absoluuttinen ja suhteellinen etu. Suhteellinen etu valtioiden välillä synnyttää ulkomaankaupan. Kansantaloustieteen klassikko Ricardo (1992) kehitti mallin suhteellisesta edusta ulkomaankaupassa. Mallia kutsutaan kehittäjänsä mukaan Ricardolaiseksi malliksi. Otan esimerkkivaltioiksi tutkimukseni kohdemaat Itävallan ja Slovakian ja esimerkkituotteiksi viinin ja vaatteet, koska Ricardokin käytti niitä esimerkkeinä teoksessaan. Omalla esimerkilläni ei ole vastinetta todellisuudessa. Verrataan Itävaltaa ja Slovakiaa keskenään. Oletetaan, että Itävalta tarvitsee vähemmän aikaa tuottaakseen tietyn määrän viiniä kuin Slovakia. Itävallalla on absoluuttinen etu viinin tuotannossa. Vaihtoehtoiskustannus on se määrä viiniä, joka täytyy uhrata tuottaessa vaatteita. Suhteellinen etu tarkoittaa sitä, että valtio erikoistuu sellaisen tuotteen valmistamiseen, jossa sillä on suhteellinen etu, eli tuotteeseen, jonka se voi tuottaa suhteellisesti edullisemmin. Esimerkiksi Slovakia voi erikostua valmistamaan vaatteita, koska se tuottaa vaatteita suhteellisesti edullisemmin kuin Itävalta, vaikkakin Itävallalla on absoluuttinen etu sekä viinissä että vaatteissa. Tuottaessaan vaatteita Slovakian ei tarvitse luopua niin paljosta määrästä viiniä, kuin se joutuisi luopumaan vaatteista tuottaessaan viiniä. Erikoistumalla vaatteiden tuottamiseen Slovakia saa enemmän voittoa kuin tuottamalla sekä vaatteita että viiniä.

Ricardolainen malli suhteellisesta edusta sisältää paljon yksinkertaistavia oletuksia, kuten teoreettiset mallit yleensä. Mallissa oletuksena on, että maassa on vain yksi tuotannontekijä (työvoima) ja että valtio voi tuottaa vain kahta tuotetta (viini ja vaatteet). Todellisuudessa ulkomaankauppaan liittyy lukematon määrä erilaisia tekijöitä, jotka monimutkaistavat kauppaa valtioiden rajojen yli. Yksinkertaistavista oletuksista huolimatta malli on toimiva ja selittää ulkomaankaupan perustan.

### **2.3. Heckscher - Ohlin - Samuelson-ulkomaankauppamalli**

Valtioiden suhteellisten etujen lisäksi ulkomaankauppaan vaikuttavat ratkaisevasti valtioiden ja alueiden resurssit. Yleensä resursseilla tarkoitetaan fyysisiä resursseja, kuten maata, mineraaleja ja kaivannaisia. Tärkeitä resursseja ovat myös ihmiset, tuotantomenetelmät ja pääoma. Kaikki tuotannontekijät ovat resursseja. Heckscher (1991) laajensi Ricardon nä-

kemystä ja loi oman ulkomaankauppamallinsa, jonka mukaan maantieteelliset seikat vaikuttavat kauppaan ja alueiden tuotannon erikoistumiseen. Ohlin kehitti Heckscherin mallia pidemmälle (Heckscher 1991). Mallia alettiinkin kutsua Heckscher - Ohlin-ulkomaankauppamalliksi. Ohlinin lisäksi Samuelson (1948) kehitti samaa mallia vielä pidemmälle, ja nykyään puhutaan yleisesti Heckscher - Ohlin - Samuelson-mallista. Mallin keskeinen sisältö on, että valtiot erikoistuvat tuottamaan ja viemään sellaisia tuotteita, joiden tuotanto on tehokasta. Nämä ovat tuotteita, joiden tuottamiseen valtiolla on runsaasti tuotannontekijöitä. Vastaavasti valtio tuo tuotteita, joiden tuottamiseen sillä on vähän tuotannontekijöitä.

Mallin mukaan alueiden väliset tuloerot tasaantuvat, pääoma ja työvoima virtaavat vastakkaisiin suuntiin ja alueet erikoistuvat eri tuotteisiin. Lopullisena tuloksena on tuloerojen ja tuotannontekijähintojen tasaantuminen alueiden välillä. Verrattaessa todellista maailmaa ja teoriaa Heckscher - Ohlin - Samuelson-ulkomaankauppamalli ei poikkea muista teoreettisista malleista: se sisältää paljon yksinkertaistavia oletuksia. Malli perustuu oletukselle, että eri alueilla on käytössä sama tuotantotekniikka. Tämä ei todellisuudessa pidä paikkaansa. Eroja on teknologian tason lisäksi hallinnollisissa ja organisatorisissa tavoissa päättää asioista. Poliitiikka vaikuttaa kansantalouden tuotantotapoihin. Itävallan ja Slovakian tapauksessa politiikka ja talouden perusnäkemysten erot ovat vaikuttaneet tuotantotekniikoiden ja -menetelmien erilaistumiseen huomattavasti. Malli olettaa myös, että tavaroiden liikkuminen rajan yli on vapaata. Todellisuudessa rajalla peritään tullimaksuja. Tavaroiden vapaa liikkuminen on Euroopan unionin keskeinen päämäärä, mutta unionin ulkopuolelle suuntautuva kauppa ei ole tariffiton. Itävallan ja Slovakian tapauksessa tämäkin asia korostuu, koska Itävallan ja Slovakian välinen raja on unionin itäraja. Alueiden erikoistuminen edellyttää mallin mukaan sitä, että alueet vievät eri tuotteita. Tosielämässä alueet tuottavat samojakin tuotteita, vaikka mahdollisuudet ja resurssit niiden tuottamiseen vaihtelevatkin. Yleistyksistä huolimatta Heckscher-Ohlin-Samuelson ulkomaankauppamalli luo teoreettista pohjaa kaupan suuntautumiselle, rakenteelle ja alueiden välisten erojen tasoittumiselle.

### **3. Itävallan ja Slovakian talouksien erot**

#### **3.1. Talousjärjestelmien erot rajan eri puolilla**

Itävallan ja Slovakian taloudet ovat perusrakenteeltaan erilaisia. Itävalta on markkinatalousmaa ja Slovakia on transitiotalous. Transitio- eli siirtymätalous on nimitys taloudelle, joka on siirtymässä sosialistisesta suunnitelmataloudesta kohti länsimaista markkinatalousjärjestelmää. Transitiolla tarkoitetaan talouden rakenteellista muutosta. Muutosvaihe on vasta välivaihe, joten transitiotalous ei ole lopullinen olotila: prosessi on vielä kesken. Siirtymävaiheen jälkeistä tilaa on vaikeata ennustaa. Kukaan ei täysin tiedä, mikä on tulos. Varmaa on, että lopputulos on erilainen kuin se, josta lähdettiin liikkeelle. Siirtymätaloudet eivät kehity samanlaisiksi kuin markkinatalousmaat, vaan lopputulos on jossain suunnitelma- ja markkinatalousjärjestelmän välissä.

Itävalta on yksi OECD:n perustajamaista ja se on ollut mukana järjestön perustamisesta, vuodesta 1960, alkaen (OECD Economic... 1995: ii). Itävalta liittyi Euroopan unioniin vuoden 1995 alussa, samaan aikaan kuin Suomi ja Ruotsi. Itävallan talous on länsimaisempi kuin Slovakian. Ulkomaankauppa on suuntautunut valtaosaltaan teollistuneisiin länsimaihin ja etenkin muihin Euroopan unionin maihin. Yrittäminen on vapaata, ja tuotteiden ja hyödykkeiden hinta määräytyy markkinoilla kysynnän ja tarjonnan mukaan. Slovakian entinen taloudellinen järjestelmä oli kommunistinen suunnitelmatalous, jossa tavaroiden ja hyödykkeiden hinta määrättiin. Markkinoiden normaali toiminta oli estetty, eikä tuotteen hinta määräytynyt kysynnän ja tarjonnan mukaan. Suunnitelmatalous vääristi koko tuotantorakenteen. Tavaraa ei tuotettu siellä, missä sitä olisi ollut edullisinta ja kannattavinta tuottaa. Slovakian talous on muuttumassa länsimaisempaan suuntaan, ja tiukka suunnitelmatalous ja kommunismin mukainen taloudellinen työnjako on jäämässä pois. Yrittäjyys ja vapaus taloudessa lisääntyy. Slovakian taloudessa näkyy yleisiä siirtymätalouden merkkejä: rakennemuutoksesta johtuva työttömyys, inflaatio, pääoman puute ja suuri ulkomainen velka. Slovakian inflaatio on pysynyt melko alhaisena siirtymäkauden aikana. Vuonna 1992 se oli noin 10 prosenttia vuodessa, mikä oli Keski- ja Itä-Euroopan maiden alhaisin inflaatiovauhti. Suurimmaksi ongelmaksi on muodostunut ulkomainen velka (OECD Economic... 1994: 97). Ulkomaisen velan osuus Slovakian bruttokansantuotteesta (BKT) on huolestuttavat 60 prosenttia (Vihervuori 1998).

Slovakian ja Itävallan talouksien rakenteet alkoivat erilaistua toisen maailmansodan jälkeen, kun Tšekkoslovakia alkoi suuntautua itään. Itä-Euroopan maiden talouden perustana oli Keskinäisen taloudellisen avun neuvosto, SEV, jota johdettiin Moskovasta. Järjestelmän pohjana oli tiukka työnjako jäsenmaiden kesken. Jokainen maa keskittyi tiettyyn tuotantosektoriin. Yhteistyössä näkyi selvästi neuvostojohtoisuus. Hienoelektroniikka ja pitkälle jalostettu toiminta keskittyi Neuvostoliittoon, ja puskurina olleet Keski- ja Itä-Euroopan valtiot toimivat melko pitkälle resurssiperiferiana. Sosialistisen työnjaon mukana Slovakiaan tuli raskasta, fordistista teollisuutta. Slovakian aluetta teollistettiin rajusti, koska Tšekin puoli oli jo pitkälle teollistunut. Vahvan teollistamisen takana olivat Tšekkoslovakian tärkeä rooli SEV:n työnjaossa sekä Stalinin pyrkimys rakentaa Tšekkoslovakiasta sosialismin ja Itä-Euroopan malliesimerkki, kiiltokuvavaltio (Carter 1990: 253-255). Työnjakoa kuvaavat osuvasti Tšekkoslovakian viennin rakenteen erot, kun verrataan viennin markkinatalouksiin ja ei-markkinatalouksiin. Vuonna 1990 ei-markkinatalouksiin suuntautuvasta viennistä noin 58 prosenttia oli kuljetuskalustoa ja koneita. Markkinatalouksiin suuntautuvasta viennistä samojen tuotteiden osuus oli vain noin 21 prosenttia. (OECD Economic Surveys - Check... 1991: 81; Industry in... 1994: 11, 15-16).

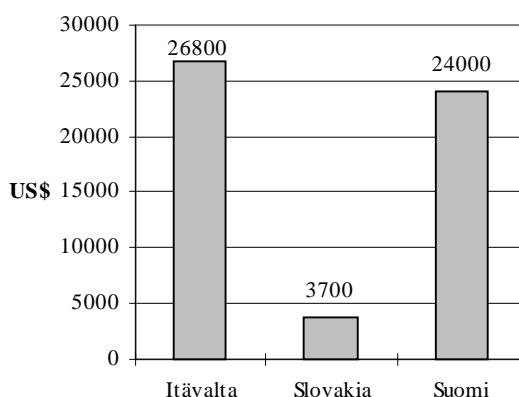
Talouden ja teollisuuden tuotantomäärät ja -tavat olivat pikemminkin poliittisia kuin taloudellisia päätöksiä. Slovakian teollisuus ei kilpaillut kenenkään kanssa, koska markkinat oli määrätty: tietty määrä tiettyä tuotetta meni kaupaksi, satoi tai paistoi. Koska kilpailua ei ollut, tuotantotekniikoita ei tarvinnut kehittää, ja tekninen taso alkoi jäädä jälkeen länsimaaisesta tasosta. Slovakian ulkomaankauppa oli vahvasti riippuvainen muista SEV-maista. Suurimmat ja tärkeimmät markkinat olivat Neuvostoliitossa. Aseteollisuudella oli tärkeä osa Slovakian teollistamisessa ja ulkomaankaupassa, koska työnjaon mukaan Slovakia tuotti aseita itäblokkille. 1980-luvun lopussa Tšekkoslovakian aseteollisuudesta 60 prosenttia sijaitsi Slovakian puolella (Industry in... 1994: 78). Asetehtaiden sijoittaminen itään oli poliittisesti ja strategisesti mielekästä, koska tehtaat sijaitsivat kauempana vihollisesta ja lähempänä tärkeintä markkina-aluetta, Neuvostoliittoa. Voimakkaat investoinnit aseteollisuuden koituivat kohtalokkaiksi Slovakialle, koska aseteollisuus oli yksi teollisuuden tärkeimmistä tukipilareista. Kun Neuvostoliitto lopetti aseostot, koko teollisuudenalalta putosi pohja.

Talouksien perusteellinen näkemys ero ja toisistaan eroava tapa hoitaa asioita on saanut aikaan sen, että taloudellinen toiminta on erilaista rajan eri puolilla. Itävalta on edistyneempi ja taloudellisesti menestyksekkäämpi kuin Slovakia. Erot heijastuvat maiden ja pääkaupunkien väliseen toimintaan, ja esimerkiksi valtioiden välisen ulkomaankaupan rakenteessa näkyy talouksien erilaisuus.

### 3.2. Taloudelliset erot rajan eri puolilla

Itävallan ja Slovakian välinen raja on Euroopan unionin itäraja. Raja oli pitkään voimakkaasti erottava tekijä. Sosialistisen suunnitelmatalouden aikana rautaesirippu kulki samaa rajaa pitkin. Nyt rajan poliittinen funktio on vähentynyt. Sosialismin aikana syntynyt taloudellinen ero on kuitenkin vielä olemassa. Raja jakaa alueen selkeästi kahtia rikkaampaan ja köyhempään alueeseen: Itävallan puoli on rikkaampaa ja Slovakian puoli köyhempää.

Kuvassa 2 on esitetty Itävallan, Slovakian ja Suomen ostovoimakorjatut bruttokansantuotteet henkilöä kohden vuonna 1997. Suomi on mukana vertailun vuoksi. Lasikin Suomen ja Itävallan arvot maiden oman valuutan mukaan. Kun muutin arvot dollareiksi, käytin valuuttakurssina tämän vuoden marraskuun kuudennen päivän Suomen Pankin keskikursseja. Bruttokansantuote on kansantalouden yhden vuoden aikana tuottamien palvelusten ja hyödyk-



Kuva 2. Ostovoimapareittikorjatut bruttokansantuotteet Itävallassa, Slovakiassa ja Suomessa vuonna 1997 (Bruttokansantuote... 1998; Countries: Slovak Republic 1998; Volkswirtschaftliche... 1998).

keiden määrä. Ostovoimakorjattu bruttokansantuote on kuvaavampi suure kuin pelkkä bruttokansantuote, koska se ottaa huomioon paikallisen ostovoiman ja on tällä tavalla vertailukelpoisempi. Rajan madaltumisen myötä Slovakian talous on lähtenyt kasvuun: Slovakian bruttokansantuote per henkilö on kasvanut koko ajan vuodesta 1993 (Countries: Slovak Republic 1998). Itävallan kehitys on ollut tasaisempaa. Vaikka kasvu Slovakian



puolella on nopeampaa ja juopa maiden välillä pienenee, maiden välinen ero on huomattava.

Rajojen eri puolilla olevat taloudelliset erot aiheuttavat jännitteitä. Tuloerot rajan eri puolilla ovat huomattavat. Palkat rajan Itävallan puolella ovat selvästi korkeammat kuin idässä Slovakian puolella. Keskimääräinen kuukausibruttotulo vuonna 1996 oli Slovakiassa noin 1400 ja Itävallassa noin 12000 markkaa. Suomessa ansaittiin keskimäärin 10200 markkaa kuussa vuonna 1995. (STV 1996: 356; Altzinger ym. 1997: 21).

Epätasapainolla on Heckscherin - Ohlinin - Samuelsonin teorian mukaan taipumus siirtyä tasapainotilaan. Itävallan ja Slovakian raja-alueen taloudellinen epätasapaino on synnyttänyt jännitettä alueelle. Sama ilmiö on havaittavissa koko EU:n ja Itä-Euroopan siirtymätalouksien välisellä rajavyöhykkeellä: muuttoliike ja pääomavirrat virtaavat rajan yli eri suuntiin. Muuttoliike suuntautuu idästä länteen parempien elinolosuhteiden suuntaan. Itävalalla ja Euroopan unionilla on omat muuttomääräyksensä, joten laillisen muuton lisäksi on syntynyt painetta laittomaan muuttoon. Laiton muutto on ongelma, ja Olssonin (1998a) mukaan pelkästään Wienin alueella saattaa olla jopa 100000 laitonta työntekijää. Fassmann ym. (1993: 92, 102) ovat tutkineet ulkomaalaisia työnhakijoita, jotka hakivat työpaikkaa Wienistä. Suurin osa työnhakijoista tuli lähialueilta: Slovakiasta, Tšekistä ja Unkarista. Slovakiasta tuli eniten muuttajia, ja selvästi suurin lähtöalue oli Bratislava. Bratislavan läheisyys ja tuloerot kaupunkien ja valtioiden välillä selittävät työnhakijoiden määrää.

Kaupungit ovat pendelöintietäisyyden päässä toisistaan. Etäisyys Bratislavasta Wieniin on likimain sama kuin etäisyys Helsingistä Hyvinkäälle. Itä-Euroopasta tuleva työvoima on halvempaa, ja voidaan olettaa, että se korvaa kalliimpaa wieniläistyövoimaa. Pendelöintiä kaupunkien välillä vähentää Itävallan politiikka, jolla se pyrkii rajoittamaan ulkomaalaisten työssäkäyntiä ja tällä tavalla suojelemaan omia työmarkkinoitaan (Altzinger ym. 1997: 24). Itävallassa on pohdittu myös sellaista ratkaisua, että raja-alueille ohjataan ylimääräisiä kehitysavustuksia, joilla edistetään alueen talouskasvua. Pendelöintiä ei estetä, vaan sitä yritetään hyödyntää. (Olsson 1998b). Kaupunkien välisen joukkoliikenteen aikatauluissa näkyy heiluriliikenteen vaikutus: Bratislavasta lähtee aamuisin useita linja-autoja, jotka ovat perillä Wienin keskustassa sopivasti työpäivän alkaessa.

Taloudessa ei ole koskaan liikaa pääomaa. Sekä Itävallan että Slovakian talouksia vaivaa pääoman puute. Puute on kuitenkin erityyppistä eri puolilla rajaa. Itävallan puolella pääoman puute on relatiivista, idässä absoluuttista. (Schamp 1995: Abbildung 1). Relatiivinen puute tarkoittaa sitä, että pääomaa kyllä on saatavilla, mutta sen hankkiminen ei ole taloudellisesti mielekästä. Wieniläisyrittäjä voi mennä hakemaan ostoskatu Grabenilta Österreichische Bankin konttorista lainaa, jonka avulla hän voi investoida. Laina voi kuitenkin olla niin kallista, ettei yrittäjän kannata ottaa sitä. Slovakian puolen absoluuttinen pääoman puute tarkoittaa sitä, että pääomaa ei ole. Pankit ja rahoituslaitokset eivät pysty luottomaan yrityksiä tarpeeksi. Bratislavalaisyrittäjän voi olla turha mennä Národný SNP:n varrella olevaan Dopravná bankan konttoriin. Ulkomailta tulevien investointien tärkeys kasvaa tällaisessa tilanteessa. Pääoma virtaa rajan yli lännestä itään: sieltä, missä sitä on, sinne, missä sitä ei ole. Itävalta on Slovakian suurin ulkomainen investoija (Kollár 1997: 10).

Talouden yleinen ilmapiiri on parempi ja lailliset ja institutionaaliset puitteet ovat vahvemmat lännessä. Kaupankäynnillä, vapaammalla kilpailulla ja yrittäjyydellä on pitemmät perinteet Itävallassa. Lännen suuremmat markkinat ja suurempi ostovoima vääristävät tilannetta rajan eri puolilla. (Schamp 1995: 7). Ostovoima on suoraan suhteessa maan yleiseen tulotasoon ja taloudelliseen tilaan.

Wien on melkein kaikkien taloudellisten mittareiden valossa menestyksekkäämpi kuin Bratislava. Työttömyys Bratislavassa on kuitenkin alhaisempi kuin Wienissä. Bratislavan työttömyys on myös alhaisempi kuin koko Slovakiassa. Paremmat työnsaantimahdollisuudet houkuttelevat alueelle lisää ihmisiä. Bratislavan houkuttelevuus perustuu osin sijainnille länsirajan tuntumassa. Wienissä tilanne on päinvastainen. Työttömyysaste on suurempi kuin keskimäärin Itävallassa. Työttömyysastetta on selitetty mm. Wienin kaukaisella sijainnilla Euroopan markkinoilta ja kilpailukyvyttömällä teollisuudella. (Altzinger ym. 1997: 19-20).

Slovakian ja Itävallan tuotantorakenne on erilainen. Slovakiassa primaarisektori on selvästi suurempi ja sekundaarisektori hieman suurempi kuin Itävallassa. Slovakian maatalous- ja teollisuussektoreiden osuus BKT:sta on vähentynyt ja palvelusektorin osuus lisääntynyt vuosikymmenen alun jälkeen (Štatistická ročenka... 1996: 66-68; Volkswirtschaftliche... 1998). Huomattava sekundäärisektori on raskasta historian perintöä, joka vaikuttaa talou-

den muutokseen. Suuri teollisuussektori on yksi pahimmista esteistä Slovakian talouden uudelleenrakentumiselle. Raskas teollisuus on kannattamatonta ja sitoo pääomaa ja resursseja, jotka pitäisi kohdentaa tertiäärisektorille ja kasvaville aloille. Teollisuuteen sitoutunut työvoima jää helposti työmarkkinoiden ulkopuolelle, koska kasvava tertiäärisektori vaatii erilaista ammattitaitoa ja koulutusta kuin primääri- ja sekundäärisektorit. Talouden muutos ja uusi tilanne työmarkkinoilla vaikuttavat eniten vanhaan työväestöön. Nuoret pystyvät hakeutumaan oikealle alalle ja oikeaan koulutukseen, koska heillä on valinta vielä edessään. Asenteiden ja ajattelutavan muutos on keskeinen elementti, jonka kautta koko talouden ja yhteiskunnan muutos on mahdollinen.

Se, kuinka paljon tutkimukseen ja kehittämiseen ohjataan varoja, vaikuttaa valtion yleiseen teknologian tasoon ja tätä kautta taloudelliseen toimintaan. Itävallan ja Slovakian välillä on tässäkin suhteessa eroja. Tutkimukseen ja kehittämiseen käytettyjen varojen osuus BKT:sta Slovakiassa on laskenut vuodesta 1991 lähtien. Vuonna 1996 vain sadasosa BKT:sta kului tutkimukseen ja kehittämiseen. Itävallassa vastaava luku oli 1,65 vuonna 1994. Itävallassa osuus on noussut koko 1990-luvun alun ajan. (Štatistická ročenka... 1994: 176; Republik Österreich... 1995: 300; Štatistická ročenka...1995: 202; 1996: 213; 1997: 239). Tutkimukseen ja kehittämiseen suunnattujen varojen määrästä näkee, kuinka tärkeäksi valtio asian kokee. Toisaalta Slovakian resurssit ovat juuri nyt niukat, koska hiljattain itsenäistynyt transitiovaltio painii muiden taloudellisten ongelmien kanssa. Uskon, että tulevaisuudessa tutkimukseen ja kehittämiseen panostetaan Slovakiassa yhä enemmän.

### **3.3. Taloudellisen muutoksen samanlaisuus ja erot**

Slovakia on nyt samankaltaisessa tilanteessa kuin Itävalta oli toisen maailmansodan jälkeen vuonna 1945: vanha talousjärjestelmä on muuttumassa. Vuosina 1938 - 1945 Saksa hallitsi Itävallan taloutta, ja voidaan sanoa, että Itävalta oli Saksan periferiaa, takamaata. Saksan valtio ja saksalaiset yritykset määräisivät, mitä Itävallassa tapahtui. Sodan jälkeen Itävalta alkoi rakentaa talouttaan omilla ehdoillaan. Slovakian talousjärjestys on parhaillaan muuttumassa sosialistisesta komentotaloudesta markkinatalouteen. Valtio ei ole enää Neuvostoliiton takamaata, eikä Moskovasta tule määräyksiä siitä, kuinka taloutta hoidetaan. Kaupankäynnin ja talouden perusrakenteet muuttuvat täysin. Rajojen avautumisen myötä ulkomaista pääomaa on virrannut maahan. Uusi ulkomainen pääoma ja ajattelutapa mah-

dollistivat sodanjälkeisessä Itävallassa yksityisyrittäjyyden. (Pelinka 1994: 132-133). Samojen tekijöiden avulla Slovakiassa on nyt mahdollisuus muuttua samaan suuntaan.

Vaikka taloudellinen muutosprosessi on samankaltainen molemmissa maissa, voi Itävallan sodanjälkeistä muutosta pitää tuntuvampana kuin nykyistä Slovakian muutosta. Slovakia oli jo itsenäinen valtio ennen taloudellista mullistusta, vaikkakin tiukan kommunistisen määräysvallan ja työnjaon alla. Taloudellisen muutoksen lisäksi Itävalta puolestaan itsenäistyi, mikä toi mukanaan poliittisia jännitteitä. Kommunismin vastaiset puolueet reagoivat voimakkaasti siihen, että Neuvostoliitto yritti saada taloudellista jalansijaa Itävallassa. Puolueiden toiminnan takia teollisuutta ei siirretty valtiolle ja Itävallan talous alkoi suuntautua yhä enemmän länteen. (Pelinka 1994: 133-134). Vaikka Slovakian talous on suuntautumassa länteen, voi valtion sisäinen tilanne muodostua esteeksi länsi-integraatiolle (ks. Day 1995). Slovakian EU-jäsenyyshakemus hylättiin joulukuussa 1997: jäsenyyden suurimmaksi esteeksi muodostuivat maan sekava sisäpoliittinen tilanne ja demokratian puute. Taloudelliselta kannalta Slovakia oli kilpailukykyinen muiden hakijamaiden kanssa. (Karismo & Paljakka 1997). Demokratian vähyys tai sen täydellinen puuttuminen henkilöityvät yhteen mieheen: pääministeri Vladimir Meciarin. Hän on toimillaan keskittänyt kaiken vallan itselleen. Maaliskuun 1998 alussa pääministerin valta kasvoi entisestään, kun eroavalle presidentti Kovacille ei pystytty valitsemaan jatkajaa ja osa presidentin tehtävistä siirtyi Meciarille (HS 1998a; Virta 1998). Syyskuun lopussa Slovakiassa pidettiin parlamenttivaalit, joissa pääministerinkin edustama suurin puolue kärsi selvän tappion. Slovakian oppositio voitti vaalit ja ilmoitti muodostavansa uuden hallituksen (HS 1998b). Tämä voi merkitä demokraattisemman ajan alkua Slovakiassa. Demokraattisempi järjestelmä antaa mahdollisuuden syvemmälle länsi-integraatiolle, ja tätä kautta Slovakian taloudellinen tilanne voi parantua.

## **4. Pääkaupunkien taloudellinen sijainti ja rooli**

### **4.1. Wien Itävallassa**

Itävalta on muuttunut sodan jälkeen maatalousyhteiskunnasta palveluyhteiskunnaksi. Talouden sisäinen rakennemuutos on ollut samanlainen kuin länsimailla yleensä: primääri- ja sekundäärisektoreilla työskentelevien osuus on laskenut, ja tertiäärisektorilla työskentelevien osuus on noussut. (Fassmann 1995: 380-385, Karte 1-6). Yhä harvempi hankkii leipänsä suoraan pellosta, ja yhä useampi saa leipänsä myymällä sitä. Itävallan suurimmat teollisuusalueet sijaitsevat Alpeilla maan eteläosissa Grazin pohjois- ja luoteispuolella sekä Linzin alueella Pohjois-Itävallassa. Näillä alueilla teollisuudessa työskentelevien osuus työvoimasta on maan suurin (Achter... 1996: Abbildung II/11). Maatalousvaltaisimmat alueet sijaitsevat maan pohjois- ja itäosissa, Wienin ympärillä. Näillä alueilla agraarisektorilla työskentelevien osuus työvoimasta on suurin (Achter... 1996: Abbildung II/15). Mielienkiintoinen havainto on, että maatalousvaltaisimmat alueet sijaitsevat Tšekin, Slovakian ja Unkarin vastaisilla raja-alueilla. Vaikka valtion suurin keskus - Wien - on melko lähellä, on raja-alue harvaan asuttu ja agraarinen. Suljettu raja on aiheuttanut sen, että alue on pysynyt maatalousvaltaisena.

Wien on Itävallan suurin kaupunki. Pääkaupunkina se on poliittisen ja taloudellisen toiminnan keskus. Taloudellinen toiminta kasautuu ydin-periferiamallin mukaisesti suurimpiin keskuksiin. Kasautuminen lisää alueen houkuttelevuutta, ja kasvu kumuloituu. Wienissä ja lähialueilla työssäkäyvien osuus kokonaisväestöstä on maan korkeimpia (Achter... 1996: Abbildung II/4). Itävallan suurimpien yritysten pääkonttorien maantieteellinen jakautuminen on hyvä esimerkki taloudellisen toiminnan keskittymisestä pääkaupunkiin. Selvitin vuoden 1996 liikevaihdon mukaan 20 suurimman itävaltalaisyrittäjän pääkonttorin sijainnin. Pääkonttoreista 12 sijaitsi Wienissä, yksi aivan Wienin läheisyydessä ja loput 7 Länsi-Itävallassa (Top 500... 1998). Jakauma kuvastaa Itävallan talousrakennetta: Wienin selvä ykkösasema tulee esille, mutta se ei ole täysin dominoiva, koska Länsi-Itävalta erottuu myös. Talous on keskittynyt idässä yhteen suureen keskukseen, mutta lännessä taloudelliset keskuksat ovat pienempiä ja niitä on enemmän.

Wienissä on enemmän työpaikkoja kuin muissa kaupungeissa tai ympäröivällä alueella, koska se on suurin keskus. Työssäkäyvä väestö on tehokasta, koska 30 - 50-vuotiaiden osuus työssäkävistä on korkea. Taloudellisesti ja yrityksen näkökulmasta ihminen on tehokkaimmillaan juuri tässä iässä. Wienin lisäksi muutkin suuret kaupungit vetävät puoleensa tämänikäistä työväkeä. Wienin tuotantorakenne on monipuolinen, eikä teollisuus ole yhtä merkittävässä asemassa kuin Bratislavassa. Wien on teknologiakeskus: tuotanto on erikoistunutta ja kehittyntä (Mayerhofer 1998). High-tech -tuotantoon on hyvät edellytykset, koska Wienissä on hyvät opiskelu- ja koulutusmahdollisuudet. Opetuksen kirjo on laaja, ja esim. yliopiston maantieteen laitos on perustettu jo vuonna 1851. Wienin kauppa- korkeakoulu juhlii tänä vuonna satavuotista taivaltaan taloustieteen suunnannäyttäjänä.

Vaikka Wien on asukasluvultaan ja taloudelliselta mahdollisuudeltaan selvästi suurin kaupunki, on Itävallan talouden painopiste kuitenkin Länsi-Itävallassa Tirolin, Salzburgin ja Oberösterreichin alueilla. Lännen suurimmat keskukset ovat Linz, Salzburg ja Innsbruck. On mielenkiintoista, että suurin taloudellinen noodi ei olekaan valtion taloudellisella painopistealueella. Rajojen vaikutus on selvä syy siihen, että taloudellinen rakenne on muotoutunut tällaiseksi. Suljettu itäraja salpasi kanssakäyntiä, ja Wien joutui keskittymään kotimaanmarkkinoihin. Länteen Euroopan ytimeen oli liian pitkä matka, ja itään ei päässyt. Ainoa tie ulkomaille oli valtion länsiosien kautta Pohjois-Italiaan ja Saksaan. Wienin takamaaksi muodostui kotimaa ja etenkin Itävallan itäosat. Itävallan länsiosien keskukset kasvoivat, ja kanssakäynti rajan yli Keski-Euroopan ytimeen oli vilkasta. Läntisten alueiden markkina-alueeksi muodostui kotimaan lisäksi Keski-Eurooppa. Vilkkaan kanssakäynnin tuloksena infrastruktuuri kehittyi palvelemaan liikennettä länteen. Tämän näkee, kun tarkastelee Itävallan moottoritie- tai rautatieverkkoa: se on suuntautunut etelään ja länteen. Ulkomaankauppa ja muu kanssakäynti kasvatti läntisiä keskuksia ja vaurastutti läntisiä alueita, mutta itäiset alueet ja etenkin raja-alueet jäivät kehittymättä. Wien ja sen ympäristö suurimpana keskuksena säilytti asemansa, mutta etenkin Tšekin ja Slovakian vastaiset raja-alueet taantuivat.

## 4.2. Bratislava Slovakiassa

Slovakian talousrakenne on kaksinapainen. Kuten tohtori Székely (1998) osuvasti sanoo, on Slovakian taloudellinen aluejako yksinkertainen: Bratislava - muu Slovakia. Slovakian BKT:sta jopa 35 prosenttia muodostuu pääkaupungissa. Bratislavassa on yksittäinen teollisuuden keskittymä, mutta suurimmat teollisuusalueet ovat maan keski- ja itäosissa. Maan keski- ja itäosissa on paljon raskasta teollisuutta, joka syntyi kommunistisen työnjaon seurauksena sodan jälkeen. Tšekin alueella oleva Böömin maakunta oli ennen kaksoismonarkian hajoamista yksi tärkeimmistä teollisista keskuksista Euroopassa. Slovakian alueen voimakkaalla teollistamisella pyrittiin saamaan valtion aluerakennetta tasapainoisemmaksi. Toisaalta oli poliittisesti ja strategisesti mielekästä sijoittaa tärkeitä aseiteollisuutta itään, kauemmas vastapuolesta. Slovakia teollistui ripeää vauhtia, ja 1980-luvun lopussa 60 prosenttia Tšekkoslovakian aseiteollisuudesta sijaitsi Slovakian puolella. Taloudellisen rakennemuutoksen alettua alueet ajautuivat suuriin vaikeuksiin. Kannattamatonta raskasta teollisuutta karsittiin rajusti, ja teollisuusalueilla työttömyys nousi huomattavasti. Vuosien 1987 ja 1992 välisenä aikana aseiteollisuudesta jäi työttömäksi Slovakian alueella noin 38000 ihmistä. (Industry in... 1994: 78).

Slovakian itäinen osa on maatalousvaltaista aluetta. Maan toiseksi suurin kaupunki Košice on alueen keskus. Kaupunkia ympäröivät Karpaatit ja Hornád-joen laakso ovat syrjäistä maatalousaluetta. Teollisuuden rakennemuutoksen ja maatalouden kannattamattomuuden myötä alueen työttömyysluvut ovat kohonneet maan suurimmiksi. Erityisen paha tilanne on Slovakian kaakkoisosien periferisillä alankoalueilla (Vybrané údaje... 1998: 51). Kärjistäen voi sanoa, että mitä kauemmas Bratislavasta kuljetaan, sitä periferisemmäksi alue muuttuu.

Bratislavalla on Slovakiassa samanlainen asema kuin Wienillä Itävallassa: se on suurin keskus ja pääkaupunki. Molempien valtioiden taloudellisessa aluerakenteessa on yhtäläisyyksiä, mutta myös eroja. Kummassakin maassa talouden painopiste on maan länsiosissa, mutta suurimman keskuksen sijainti painopistealueeseen nähden on päinvastainen: Slovakiassa pääkaupunki on painopistealueella, Itävallassa pääkaupunki on kaukana sieltä. Slovakiassa taloudellinen toiminta on keskittynyt voimakkaasti Bratislavan alueelle ja Bratislava on maassaan suhteellisesti suurempi noodin kuin Wien Itävallassa.

Vaikka Bratislava on enemmän teollisuuskaupunki kuin Wien ja ympäri kaupunkia voi nähdä punavalkoisia savupiippuja ja teollisuustorneja, on Bratislava selvästi monipuolisin ja vetovoimaisin ydin Slovakiassa. Koska Bratislava on pääkaupunki, se on poliittisen ja taloudellisen toiminnan keskus. Suurimmassa keskuksessa on eniten työpaikkoja, ja se houkuttelee ammattitaitoisia työväkeä alueelle. Bratislavan alueella työssäkäyvien osuus kokonaisväestöstä on koko maan korkein (Vybrané údaje... 1998: 55). Kaupunkiin muuttaa paljon nuoria, koska Bratislavassa on Slovakian laajin koulutustarjonta. Komeniuksen yliopisto on perustettu vuonna 1854, ja tärkeä virstanpylväs saavutettiin vuonna 1921, kun yliopistolla alkoi maantieteen opetus.

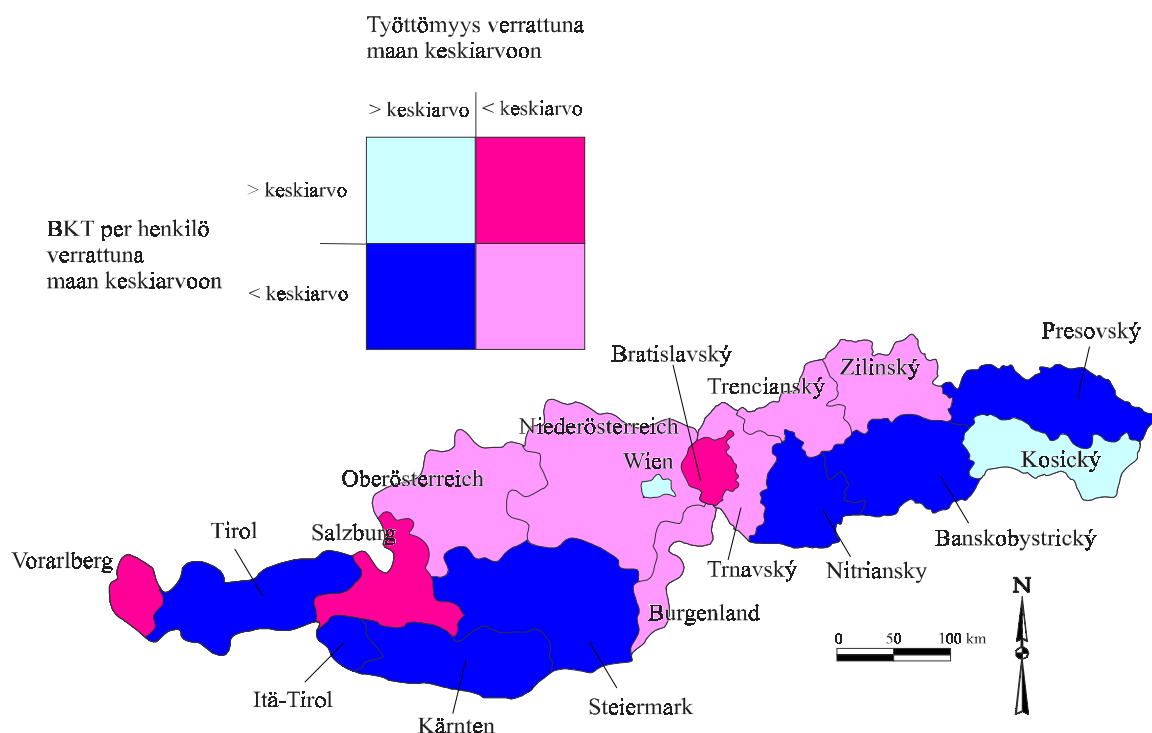
Itävalta on Slovakian suurin ulkomainen investoija. Seuraavina tulevat Saksa, Tšekin tasavalta ja Yhdysvallat (Altzinger ym. 1997: 17; Kollár 1997: 10). Ulkomaisten investointien (FDI, Foreign Direct Investment) jakautuminen on räikeä esimerkki taloudellisen toiminnan keskittymisestä Bratislavaan. Jopa huikeat 64 prosenttia Slovakiaan tulevista ulkomaisista investoinneista jää Bratislavan alueelle. Mikään muu alue ei saa edes viittä prosenttia kokonaismäärästä. (Altzinger ym. 1997: 18). Alue kiinnostaa ulkomaisia sijoittajia, koska se on lähellä rajaa ja lännen markkinoita, se on suurin keskus ja se kasvaa ja kehittyy koko ajan. Investoinnit vaurastuttavat Bratislavaa entisestään, ja samalla juopa muihin alueisiin nähdessä kasvaa: alueelliset erot lisääntyvät.

Bratislava on Slovakian liikenteellinen solmukohta, moottoriteiden ja rautateiden risteysasema. Kaupunki on sekä maan sisäisen että kansainvälisen liikenteen tärkein keskus. Slovakian tärkein satama sijaitsee Bratislavassa. Liikenteellinen keskusasema on kasvattanut Bratislavasta tärkeimmän ulkomaankaupan keskuksen. Käytännössä kaikki länteen kulkevat tavarat kulkevat Bratislavan kautta. Suuri keskus, ulkomaankaupan sillanpääasema ja liikenteellinen keskusasema vaikuttavat toinen toisiinsa ja vahvistavat kaupungin asemaa Slovakiassa. Suuri keskus monipuolisine palveluineen houkuttelee yrityksiä, jotka käyvät kauppaa yli rajan. Lisääntynyt liikenne ja toiminta on pakottanut kehittämään liikenneverkkoa. Paraneva infrastruktuuri ja mahdollisuudet taloudelliselle kasvuille houkuttelevat uusia yrittäjiä ja ihmisiä alueelle. Bratislavan kasvussa ja kehityksessä on klassisia kumulatiivisen kasvun piirteitä: kasvu lisää kasvua.

#### **4.3. Itävallan ja Slovakian talouksien nelikenttäanalyysi**



Tein Itävallasta ja Slovakiasta taloudellisen nelikenttäanalyysin, jossa tutkin työttömyyttä ja bruttokansantuotteen määrää henkilöä kohden (kuva 3). Työttömyys ja BKT per henkilö ovat keskeisiä talousmuuttujia, joiden avulla on helppo tehdä yksinkertaisia talousanalyyskejä. Analyysissäni tulee esiin valtioiden taloudellinen aluerakenne ja pääkaupunkien asema. Bratislava on Slovakian alueista ainoa, jossa työttömyys on pienempi ja BKT per henkilö suurempi kuin maan keskiarvo. Koko Slovakian työttömyysprosentti on 12,5, mutta vain kolme sadasta bratislavalaisesta on ilman työtä. Itävallassa taloudellisesti menestyksekkäimpään luokkaan kuuluvat läntisen Itävallan Salzburg ja Vorarlberg. Wienin



Kuva 3. Taloudellinen nelikenttäanalyysi Itävallasta ja Slovakiasta.

BKT per asukas on maan keskiarvoa korkeampi, mutta myös työttömyys (5,8 %) on korkeampi kuin Itävallan neljän ja puolen prosentin keskimääräinen työttömyys (Statistisches... 1997: 431-432; Vybrané údaje... 1998: 35). Pikaisten johtopäätösten pohjalta Bratislava näyttää taloudellisesti paremmalta kuin Wien. Työttömyysaste täytyy kuitenkin suhteuttaa koko maan työttömyyteen. Slovakiassa ero koko maan ja pääkaupungin välillä on suuri, mutta Itävallassa pieni. Wienin ja koko Itävallan työttömyysero ei ole suhteellisesti niin merkittävä kuin työttömyysero Bratislavan ja koko Slovakian välillä.

Slovakian keski- ja itäosien raskaan teollisuuden alueet - Nitriansky, Banskobystrický ja Presovský - erottuvat analyysissä selvästi. Näillä alueilla BKT per henkilö on alempi ja työttömyys suurempi kuin maan keskiarvo. Alueilla on raskaan teollisuuden lisäksi paljon maataloutta, joka on myös taantunut talouden rakennemuutoksen myötä. Itävallassa teollisuusalueet Kärntenissä ja Steiermarkissa kuuluvat samaan taloudellisesti heikoimpaan luokkaan. Itävallan itäiset ja pohjoiset osat Oberösterreich, Niederösterreich ja Burgenland Slovakian, Tšekin ja Unkarin rajalla ovat alueita, joissa sekä BKT per asukas että työttömyysaste ovat maan keskiarvoa alempia. Slovakiassa pohjoisen ylänköalueet Trnavský, Trenčiansky ja Zilinský kuuluvat samaan luokkaan. Itävallassa Wienissä ja Slovakian kaakkoisella alueella Kosickýssä sekä BKT per asukas että työttömyysaste ovat alempia kuin maan keskiarvo.

Näiden kahden tekijän pohjalta tehty analyysi tukee väitettä, että maiden taloudelliset painopisteet sijaitsevat valtioiden länsiosissa. Pääkaupunkien erilainen taloudellinen rooli tulee esiin: Bratislava on keskipiste talouden painopistealueella, Wien suurin talouskeskus talouden painopistealueen ulkopuolella.

#### **4.4. Kaupunkien aseman muutos rajan avauduttua**

Ennen vuosikymmenen vaihdetta raja oli este liikkumiselle ja kanssakäynnille, nyt se on vain hidaste. Avautunut raja toi mukanaan sen, että alue on täysin uudenlaisen tilanteen edessä. Toiminnan suunta muuttuu ja rajan ylittävä toiminta antaa uusia mahdollisuuksia molemmille kaupungeille.

Rajan avautuminen on vaikuttanut paitsi kaupunkien sisäiseen ja niiden väliseen toimintaan, myös kaupunkien toimintaan ja asemaan koko maan mittakaavassa. Itävallan periferiset raja-alueet ovat saaneet mahdollisuuden kehittyä ja kasvaa, koska nyt kanssakäynti rajan yli on mahdollista. Tämä on muuttanut koko valtion talous- ja aluerakennetta. Syrjäiset raja-alueet Tšekin ja Slovakian vastaisilla rajoilla ovat kehittyneet maan keskiarvoa paremmin. Vuosien 1989 ja 1995 välisenä aikana raja-alueille on syntynyt työpaikkoja enemmän kuin maahan keskimäärin. Lisääntyneen matkustamisen mukana etenkin turismiin liittyvien työpaikkojen määrä on kasvanut selvästi. (Krajasits 1998: 10-11). Slovaki-

asta Itävaltaan ja etenkin Wieneriin tulevien turistien määrä on kasvanut koko 1990-luvun loppupuolen ajan (Statistisches... 1995: 326; 1996: 318; 1997: 315). Itävallan aluerakenne tasapainottuu, kun Wienin, sen lähiympäristön ja koko Niederösterreichin asema vahvistuu. Talouden painopiste liikkuu idemmäs, kun itäkauppa vilkastuu ja sen mukana alueet idässä vaurastuvat. Investoinnit infrastruktuuriin parantavat entisestään alueiden asemaa, ja syrjäiset raja-alueet saavuttavat taloudellisesti valtion muita alueita. Wienerin tilanne on muuttumassa ja jo muuttunut. Kaupunki suuntautuu yhä enemmän itään rajan yli. Siitä on muodostunut kasvavan idänkaupan sillanpääasema. Wien oli suurin ulkomaankaupan keskus jo ennen rajan madaltumista, mutta nyt sen asema korostuu entisestään. Itävallan ja Slovakian välisen kaupan lisäksi Wien on koko itäisen Euroopan tärkein kauttakulkuliikenteen keskus, koska Slovakia ei ole ainoa transitiovaltio, joka suuntautuu länteen. Unkarin kauppa Keski-Eurooppaan kulkee Itävallan ja Wienerin kautta. Wien on myös sillanpääasemassa Balkanin niemimaan kauppaa ajateltaessa. Tonava ja Tonavan laakso vesiliikenteen valtimona ohjaa liikettä Wienerin kautta eteenpäin kohti Keski-Eurooppaa. Balkanin niemimaan ja Itä-Euroopan vielä taloudellisesti heikkoja, mutta kasvavia talouksia ei sovi unohtaa. Bulgaria, Romania ja Ukraina ovat vielä jäljessä, mutta suunta on ylöspäin. Kun tynkä-Jugoslavian tilanne Euroopan ruutitynnyrinä rauhoittuu, on luonnollinen reitti Eurooppaan Tonavaa pitkin Unkarin ja Itävallan kautta. Tässä mielessä historia toistaa itseään. Wien oli jo Itävalta-Unkarin kaksoismonarkian aikana kaupan keskus idän ja lännen välissä (ks. Preshlenovan 1994: 233-237).

Rajan avautuminen on vaikuttanut Bratislavaan pitkälti samalla tavalla kuin Wieneriin: alueen taloudellinen tilanne on parantunut. Slovakian puolen syrjäisillä raja-alueilla on myös mahdollisuus hyötyä lisääntyneestä kaupankäynnistä. Taloudellinen ja poliittinen uudistuminen Slovakiassa on muuttanut Bratislavan relatiivista sijaintia. Kaupungin etuna on ollut sen sijainti lännessä. Nyt kaupunki on siirtymässä yhä lännemmäs, kohti Euroopan unionin markkinoita, Euroopan taloudellista ja toiminnallista ydintä, nk. sinistä ameebaa. Slovakian puolella kehitys on ollut päinvastaista Itävaltaan verrattuna. Kasautumisprosessi on voimakas, mutta Bratislava on ainoa alue, joka hyötyy tilanteesta. Se imee kaiken kasvun ja vaurauden itselleen ja lisää näin kahtiajakoa ja alueellista eriarvoisuutta valtion muihin osiin verrattuna. Periferinen puskurivyöhyke on muuttumassa kehittyväksi semiperiferia-alueeksi, joka aikoo hyödyntää jo kliseeksi asti toivotettua gateway-sijaintiaan idän ja lännen välissä. Kaupunki on sillanpääasema idän ja lännen välissä, mutta idän puolella. Vä-

littävä asema antaa mahdollisuuden hyötyä taloudellisesti idän ja lännen välillä liikkuvista pääoma- ja tavaravirroista. Kaupungille tämä on hyvä asia, mutta jos tarkastelutasoksi valitsee koko valtion, on tilanne ongelmallinen. Kun Bratislava kasvaa ja muut alueet taantuvat, valtio jakautautuu yhä pahemmin kahtia ja aluerakenne vääristyy entisestään. Kahtiajako on toisaalta kaupungin ja maaseudun välinen, mutta myös lännen ja idän välinen. Slovakian kaupungit kasvavat entisestään ja maaseutu autioituu. Maan länsiosa ruuhkautuu, itäosa hiljenee.

Slovakian muutos maatalousvaltiosta teollisuusvaltioksi on ollut nopea. Teollistumisen mukana Slovakia urbanisoitui nopeasti: vuonna 1930 vain joka neljäs slovakialainen asui kaupungissa, mutta vuonna 1991 kaupungissa asuvien osuus oli jo 56 prosenttia (Bašovský 1995: 91). Nykyinen kehitys kasvattaa entisestään kaupunkeja maaseudun kustannuksella. Paisuvilla aluekeskuksilla on vaikeuksia pitää kaupunkien sisäinen toimivuus yllä, kun muuttoliike on nopeata ja kaupunkien infrastruktuuri ei riitä. Idän ja lännen välinen juopa kasvaa Bratislavan paisumisen takia. Itä-Slovakia autioituu kaupunkeja lukuunottamatta. Perustavaa laatua oleva ongelma on se, että Slovakialla ei - ainakaan vielä - ole epätasapainoista aluerakennetta tasapainottavaa aluepolitiikkaa. Ainoa keino vähentää alueellisia eriarvoisuuksia on käyttää muunlaista politiikkaa ja koettaa näiden avulla ohjata kasvua ja toimintaa idemmäs ja maaseudulle. Valtio koettaa vaikuttaa asiaan vero- ja teollisuuspolitiikalla. Idän alueet ja idässä sijaitsevat teollisuuslaitokset saavat verohelpotuksia ja valtion tukia. (Tvrđon 1998).

## **5. Kaupunkien sisäinen kehitys**

### **5.1. Bratislava**

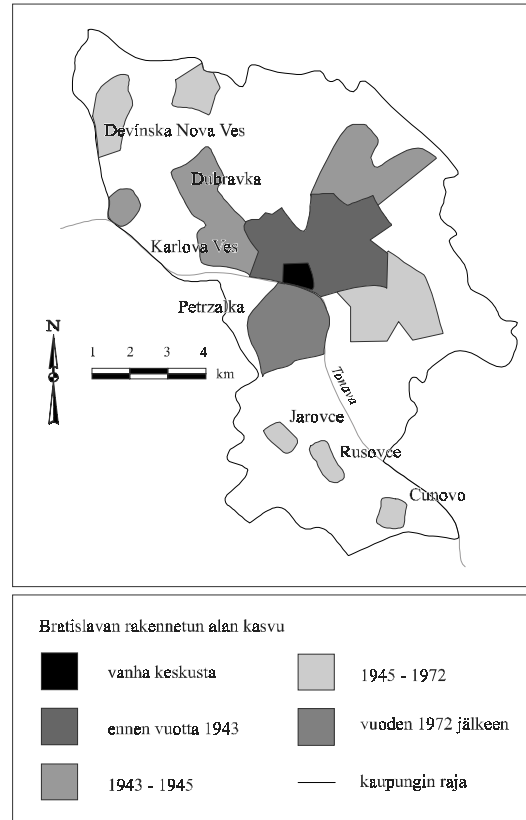
Bratislava on syntynyt alavalle jokitasangolle ylängön juureen. Tonava on ollut tärkein syntyyn vaikuttanut sijaintitekijä. Kaupungin kohdalla Tonava oli matala, joten ihmiset ja eläimet pääsivät kahlaamaan joen toiselle puolelle. Bratislavan pohjoispuolella nouseva Pienten Karpaattien ylänkö on saanut aikaan sen, että kaupunki on kehittynyt Tonavan pohjoispuolella leveän u-kirjaimen muotoiseksi. Vanhan kaupungin keskus, Bratislavan linna, on korkealla mäellä, josta linnaa ja sen ympärille syntynyttä kaupunkia on ollut helppompi puolustaa vihollisen uhatessa.

Bratislava perustettiin 900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä, ja se kuului Unkariin. Ennen tätä alueella oli ollut kelttien kyliä ja roomalaisten sotilasasemia. Keskiajalla Unkarin keskus oli Buda ja Bratislavan asema poliittisena ja toiminnallisena keskuksena oli vaatimaton. Turkkiilaisten vallattua Budan Bratislavasta tuli Unkarin pääkaupunki vuodesta 1541 vuoteen 1784 ja kaupungin merkitys kasvoi selvästi. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen vuonna 1919 Bratislava liitettiin juuri syntyneeseen Tšekkoslovakian tasavaltaan, jonka pääkaupungiksi tuli Praha. Toisen maailmansodan aikana 1939 - 1945 Bratislava oli itsenäisen (ensimmäisen) Slovakian tasavallan pääkaupunki. Kun Slovakia erosi Tšekistä vuoden 1993 alussa, Bratislavasta tuli toisen Slovakian tasavallan pääkaupunki. (Stadt Wien 1990: 3; Umweltbericht... 1993: 10; Mládek & Šimko 1994: 220).

Bratislavan väestönkasvuun ja rakennetun alan kehitykseen ovat vaikuttaneet erityisen paljon muuttoliikkeet ja sodan jälkeinen sosialistinen asutus- ja teollistamispolitiikka. Luonnollinen väestönkasvu ei ole ollut yhtä merkittävää. Bratislavan hallinnollinen ja rakennettu alue on kasvanut moninkertaiseksi 1940-luvulta lähtien (kuva 4). Vuosina 1943 - 1945 Bratislavaan liitettiin ympäröivien alueiden kyliä, jotka nykyään ovat kaupunginosia ja lähiöitä. Sodan aikana Bratislavaan liitettiin keskustan lähialueilla olevia kyliä, mm. keskustan länsipuolelta Karlova Ves, luoteispuolelta Dubravka ja Tonavan eteläpuolelta Petržalka. Vuonna 1972 Bratislava laajeni liittämällä itseensä kauempana olevia kyliä, mm. Cunovon, Jarovcen ja Rusovcen kylät Petržalkan eteläpuolelta sekä Devínska Nova Vesin

junaradan varrelta, keskustan luoteispuolelta. (Umweltbericht... 1993: 15, Abbildung 1.1.1). Kaikki vuonna 1972 kaupunkiin liitetyt kylät sijaitsevat aivan rajan tuntumassa.

Sodan jälkeen Bratislava kasvoi nopeasti Tonavan pohjoispuolella, kun kaupunkiin liitettiin kyliin ja vanhoihin kaupunginosiin muutti ihmisiä muualta maasta. Väestönkasvu ja rakentaminen oli kuitenkin niin nopeata, että rakennuskelpoinen maa alkoi loppua Tonavan pohjoispuolella, lähellä keskustaa. Kaupunki ei voinut laajentua ylängölle: rinne oli liian jyrkkä ja sinne oli liian kallista rakentaa. Rakentaminen siirtyi Tonavan vastarannalle Petrzalkan alueelle, aivan vanhan kaupungin, Staré Meston, viereen.



Kuva 4. Bratislavan rakennetun alan kasvu (Stadt Wien 1990: 3; Umweltbericht... 1993: 10; Bratislavský kraj... 1997).

### 5.1.1. Sosialistisen rakennus- ja asutuspolitiikan helmi - Petrzalka

Petrzalkan alue on poliittisesti ja maantieteellisesti mielenkiintoinen. Se on ollut tällä vuosisadalla kolmen eri valtion aluetta. Vuosisadan alussa Petrzalka oli Itävalta-Unkarin kaksoismonarkian Unkarin alueella. Tšekkoslovakian itsenäistyessä vuonna 1919 siitä tuli Tšekkoslovakian osa. Vuonna 1938 natsi-Saksa otti alueen hallintaansa, kunnes sodan jälkeen alue siirtyi takaisin Tšekkoslovakialle. (Mládek 1994: 4). Alue on koko ajan sijainnut rajan tuntumassa, ja sen takia sen asema on ollut epävaka.

Petrzalkan kaupunginosan kehitys kuvastaa hyvin koko Bratislavan kehitystä: on tapahtunut paljon ja nopeasti. Vuonna 1966 Bratislavassa järjestettiin kansainvälinen suunnittelukilpailu, jonka tarkoituksena oli suunnitella 100000 asukkaan urbaani alue, joka toimisi itsenäisenä. Vaatimuksena oli myös, että kilpailuehdotus ratkaisisi kaikki asumiseen, työsäkäyntiin ja palvelutarjontaan liittyvät ongelmat. Kilpailu herätti paljon mielenkiintoa, ja ehdotuksia tuli ympäri maailmaa Japanista ja Yhdysvalloista saakka. Kilpailun jury ei kui-

tenkaan ollut tyytyväinen yhteenkään ehdotukseen eikä jakanut ensimmäistä palkintoa. Myös toinen palkinto jäi jakamatta. Kolmansiä palkintoja ja kunniamainintoja kyllä jaettiin avokätisesti. (Mládek 1994: 6; Mládek 1998). Koska ensimmäistä palkintoa ei jaettu, tai ehkä juuri sen takia, alueen lopulliseen rakentamiseen ja muotoutumiseen vaikuttivat poliittiset ja taloudelliset syyt. On mielenkiintoista miettiä, minkälaiseksi alue olisi muotoutunut, jos joku ehdotus olisi hyväksytty sellaisenaan. Uskon, että lopputulos olisi ollut parempi kuin se nyt on.

1970-luvun alkuun asti Petrzalkan alue oli maatalousvaltaista ja harvaan asuttua. Sitten alkoi kahden vuosikymmenen pituinen massiivinen rakennustyö. Vuonna 1970 alueella asui noin 14000 asukasta. Vuonna 1990 asukasmäärä oli huikeat 128000. Kahdessakymmenessä vuodessa asukasmäärä siis yli yhdeksänkertaistui. Alue muuttui täysin: maatalousvaltainen alue muuttui hetkessä urbaaniksi kompleksiksi. Korkeita 12-kerroksisia elementtitaloja nousi vieri viereen, ja pellot saivat väistyä. Näin nopea kasvu ei ollut hallittua, ja se toi mukanaan paljon ongelmia. Asukastiheys nousi paikka paikoin pilviin, mikä vähensi viihtyvyyttä. Samalla lisääntyivät sosiaaliset ongelmat ja rikollisuus. Rikollisuusluvut ovat Petrzalkassa korkeammat kuin Bratislavassa keskimäärin. (Mládek 1998). Kuljetusongelma oli ja on vieläkin eräs suurimmista alueen ongelmista. Suunnitelman mukaan työpaikkojen piti sijaita alueella, joten suurimuotoiseen pendelöintiin ei olisi ollut tarvetta. Petrzalkassa on kuitenkin Korecin ym. (1998: 280) mukaan vain noin 19000 työpaikkaa. Joka-aamuinen ja jokailtainen liikenne Tonavan yli on vilkasta ja keskustan alueella on pahoja liikennemuuhkia, koska Tonavan yli on keskustan kohdalla vain kaksi siltaa. Tässä tulee hyvin esiin yleinen transitiomaiden infrastruktuurin perusongelma: tieverkosto ja julkinen liikenne eivät enää riitä lisääntyvälle liikennemäärälle.

Bratislavan sijainti joen ja ylängön välissä aiheuttaa sen, että liikenne kanavoituu pienelle kaistaleelle ydinkeskustaan. Keskustan lisääntyneestä liikenteestä kertoo hyvin se, että uusi valtatie rakennettiin suoraan vanhan kaupungin läpi, linnan itäpuolelle. Vanhan kaupungin idylli särkyi, ja vilkas liikenne rasittaa vanhan kaupungin ja linnan ympäristöä. Tien linjaus vanhan kaupungin läpi kuvastaa mielestäni hyvin kommunistista pyrkimystä unohtaa vanha ja rakentaa tilalle uljas, uusi maailma.

### **5.1.2. Bratislavan sisäinen rakenne**

Bratislavan sisäisessä rakenteessa näkyy selvästi se, että kaupunki on teollisuuskeskus: joka puolella kaupunkia on korkeita punavalkoisia piippuja. Suuret teollisuusalueet hallitsevat kaupunkikuvaa, ja etenkin kaupungin itä- ja kaakkoisosiin on keskittynyt raskasta teollisuutta. Suurimmat teollisuusalueet ovat massiivinen petrokemianteollisuuden kompleksiksi Slovnaft keskustan kaakkoispuolella Tonavan varressa ja Istrochem keskustan koilispuolella. Bratislava on erikoistunut petrokemianteollisuuteen toisaalta sosialistisen työnjaon mukaan ja toisaalta siksi, että Itävallan vastaisella raja-alueella pohjoisessa on öljy- ja maakaasukenttiä (Österreich-Atlas 1963: Bergbaubetriebe).

CBD-aluetta ovat vanha kaupunki ja sen ympärillä olevat kävelykadut. Vanha kaupunki on linnan itäpuolella. Nám SNP:n ja Obchodnán varrella on paljon kauppoja, pankkeja ja vakuutusyhtiöitä. Asuinalueet ovat suuria, ja ne ovat hajallaan kaupungin keskustan ympärillä pääkulkureittien varsilla. Kaikki sodan aikana liitetyt kaupunginosat ovat nykyään tiheästi asuttuja lähiöitä, joiden talot ovat tyypillisiä nopeasti rakennettuja, ränsistyneitä ja mielikuvituksettoman näköisiä laatikoita. Nopeasti kasvaneiden kaupunginosien sisältä voi kuitenkin vielä löytää alkuperäisen kylärakenteen. Ympärilte rakennettu uusi tyyli vain on haudannut sen alle. Tarkasti lasketut suorat kulmat risteyksissä ja säännöllisen muotoiset talot lähiöissä luovat mielenkiintoisen vastakohdan Staré Meston kapeille ja kiemurteleville kujille. Bratislavan katukuvassa näkyy eri aikojen ja tyylien vaikutusta.

Rajan tuntumassa Petržalkan eteläpuolella olevat kaupunginosat ovat asukasmäärältään pieniä ja maatalousvaltaisia alueita. Ekstensiivisen maankäytön selittää entinen rajan puskuroiva funktio. Raja-alueelle ei sijoitettu tärkeitä teollista toimintaa, eikä kaupunkimainen asutus ole levinnyt - Petržalkaa lukuunottamatta - Tonavan eteläpuolelle lähelle rajaa. Raja-alue oli tiukassa sotilasvartioinnissa, eikä tavallisella kansalla ollut lupaa mennä alueelle.

## **5.2. Wien**



Wienin synnyn tärkein tekijä oli Tonava: joki oli hyvä kulkureitti. Keskusta syntyi Tonavan kanaalin varrelle, ei siis itse joen pääuoman varteen. Pääuoma virtasi noin kaksi kilometriä keskustan itäpuolella. Tasainen joen ranta oli maataloudelle sopivaa, ja läheisiä metsiä oli helppo käyttää hyväksi. Alueen luonnonmaantieteelliset olot olivat hyvin samanlaiset kuin 60 kilometriä jokea alajuoksuun päin, jonne kahluupaikan luokse syntyi kylä noin 900 vuotta myöhemmin. Wien on kehittynyt ja kasvanut melko tasaisesti joka suuntaan, koska kaupungin länsipuolella oleva Alppien itäisin osa, Wiener Wald, ei kohoa yhtä jyrkästi kuin Pienet Karpaatit Bratislavan keskustan pohjoispuolella. Koska Wieniä ei rakennettu millekään mäelle, oli kaupungin ympärille rakennetun muurin merkitys puolustuksellisesti entistä tärkeämpi.

Roomalaiset perustivat nykyisen Wienin paikalle Vindobonan rajavarustuksen jo vuonna 50 eKr. Tätä pidetään kaupungin perustamishetkenä. Alueella on ollut siitä lähtien paljon eri kansoja valloittajina ja valloitettavina. Vuonna 1276 Habsburg-suku otti kaupungin haltuunsa ja johti sitä aina Itävalta-Unkarin kaksoismonarkian hajoamiseen, vuoteen 1918 asti. Vuonna 1857 keskustan ympäriltä purettiin pois vanhat muurit ja niiden paikalle rakennettiin Ringstraße, joka sulkee sisäänsä jo keskiajalla rakennetun kaupungin sydämen, vanhan kaupungin. (Lichtenberger 1962: 241; Stadt Wien 1990: 3).

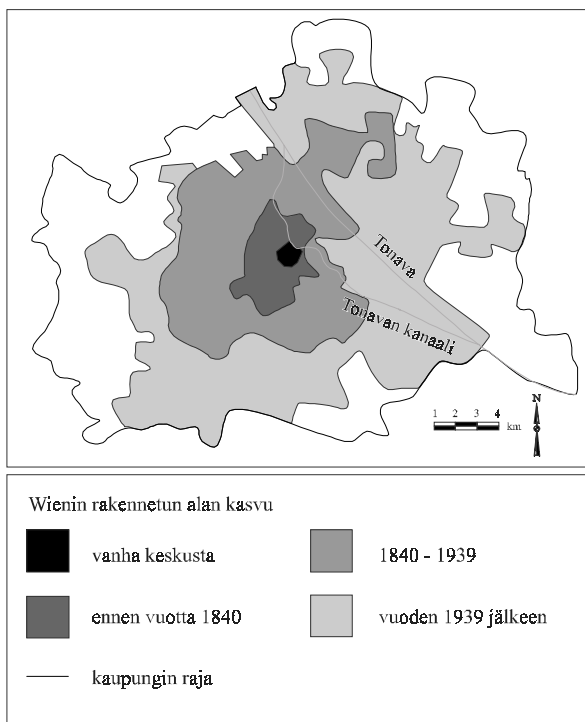
Wienin syntyyn ja kehitykseen on vaikuttanut sen sijainti tärkeiden liikenneyhteyksien risteyksessä. Kaupunki on ollut idän ja lännen välisten kauppareittien solmukohta, ja useiden eri kulttuurien jäljet näkyvät kaupungin rakenteessa. Tonavaa pitkin on kulkeutunut kauppatavaran lisäksi vaikutteita. Cholnokyn (1929:381) mukaan kaupunki kehittyy suurkaupungiksi, jos se sijaitsee tärkeiden teiden ja liikennereittien risteyksessä. Wien on ollut ja on vieläkin liikenteen läntinen noodi Itä-Euroopan ja Länsi-Euroopan välillä. Tavaraa kulkee kaupungin läpi itään ja länteen: ennen kaksoismonarkian itäosista pääkaupungin kautta Keski-Eurooppaan, nyt transitiomaista Euroopan unionin ydinalueelle. Pohjois-etelä- ja itä-länsisuuntaiset liikenneyhteydet ja pääliikenneväylät ovat pysyneet pääpiirteissään samoina jo roomalaisten ajoista lähtien (Oberhummer 1908: 204). Vindobonan pääkatu, Via Principalis, kulki Tonavan suuntaisesti kaakkoon (Unvergängliches Wien 1964: 43). Nykyään samaan suuntaan kulkee moottoritie A4 (Ostautobahn). Ei tiedetä tarkasti, mistä kohtaa Via principalis kulki keskustan ulkopuolella, mutta tärkeintä onkin suunta.

Satoja ja jopa tuhansia vuosia samansuuntaisena pysynyt liikenneverkko kertoo siitä, että alue sijaitsee liikenteellisesti merkittävällä paikalla.

### 5.2.1. Wienin kehitys

Wienin hallinnollisen ja rakennetun alueen kasvu on ollut erilaista Bratislavaan verrattuna. Wienin väkiluvun kehitys ja kaupungin varhainen kasvu suurkaupungiksi kertovat siitä, että se on ollut jo kauan merkittävä kulttuurin ja kaupan keskus. Asukasmäärän kehityk-

seen ovat vaikuttaneet paljon aluelaajennukset lähialueilta. Wieneriin liitettiin ympäröiviä alueita vuosina 1890, 1910 ja 1938. Suurimmillaan kaupunki oli vuonna 1938, jolloin kansallissosialistisen hallituksen tarkoituksena oli kasvattaa Wienistä yksi maailman suurimmista kaupungeista. Vuonna 1954 pinta-ala supistui nykyiseen kokoonsa, joka on noin kolmasosa sotaa edeltäneestä Suur-Wienistä. (Stadt Wien 1990: 5-7). Hallinnollisen alan pienentyessä väkilukukin pienentyi. Rakennettu ala on kasvanut melko tasaisesti koko ajan, eikä kaupunki ole paisunut pikavauhtia kuten Bratislava. Kuvassa 5 näkyy Wienin rakennetun alan kasvu.



Kuva 5. Wienin rakennetun alan kasvu (Lichtenberger 1962: 242-243; Wien sammt Umgebung).

Wienin väkiluku on selvästi pienentynyt tällä vuosisadalla, mutta lähiympäristön kaupungit ovat kasvaneet. Alueella on käynnissä selvä suburbaanisatio eli esikaupungistuminen. Ihmiset muuttavat kauemmas pienemmille paikkakunnille ja käyvät päivittäin töissä Wienissä. Vaikka itse Wien ei kasvakaan, ympäröivät kaupungit kasvavat.

Kaupunkimainen asutus leviää keskustasta luoteeseen Stockeraun ja etelään Perchtoldsdorfin, Mödlingin, Badenin ja Wiener Neustadtin suuntaan moottoritie A2:n (Südbahnen)

suuntaisesti. Myös lähijunaliikenne on vilkasta näihin suuntiin. Itäänpäin rakennettu ala ei ole kasvanut, vaikka siellä on lähialueen suurin keskus, Bratislava. Syynä suuntautumiseen muualle ovat olleet väestöpohjan pienuus, alueen periferisyys ja raja. Koska liike ja toiminta eivät suuntautuneet itään eristyneisyyden aikana, eivät infrastruktuuri ja asutus kehittyneet. Uskon, että jos raja olisi ollut avoimempi, kanssakäynti myös itään olisi ollut vilkkaampaa ja pienempiä kaupunkeja olisi syntynyt myös Wienin itäpuolelle. Wienin itä- ja koillispuolella maasto on alavaa, ja sinne olisi ollut helppo rakentaa asutusta ja tiheämpää liikenneverkkoa.

### **5.2.2. Wienin sisäinen rakenne**

Wienissä on helppo huomata, että kaupunki on vanha kulttuuri- ja taidekeskus. Rakennukset ovat vanhoja, ja etenkin keskustan rakennukset edustavat kaikkia rakennustyyliä klassisesta goottilaiseen. Ydinkeskusta on Ringstraßen sisällä oleva alue. Pääostoskadut Kärtnertraße ja Graben alkavat koko kaupungin symbolista, tänä vuonna 500 vuotta täyttävästä St. Stephan's Domista. Kohlmarktilla on varattoman maantieteen opiskelijan painajainen: vuonna 1771 perustettu taidekauppa, jossa myydään Itävalta-Unkarin aikaisia karttoja. Alte Stadt täyttää kaikki CBD-alueen tunnusmerkit: korkeita rakennuksia, joiden alakerrokset ovat liike- ja toimistotilaa, paljon pankkeja, vakuutusyhtiöitä ja kalliita vaateliikkeitä. Kaiken modernin keskellä voi kuitenkin aistia vuosisatoja vanhan tunnelman. Vanhan kaupungin hevosvaunut risteilevät ristiin rastiin linja-autojen ja taksien seassa.

Asuinalueet ovat levinneet kauemmas reuna-alueille kasvavan keskustan tieltä. Kaupungin luoteis- ja länsiosissa Wiener Waldin rinteillä on varakkaampaa pientaloasutusta. Teollisuus on keskittynyt Tonavan varteen kaupungin kaakkoisosaan. Wien on kasvanut keskustan vanhasta kaupungista melko tasaisesti joka suuntaan, koska tasainen maa ei ole asettanut samanlaisia rajoituksia kuin ylänkö Bratislavassa. Suuria erillään keskustasta olevia asuinalueita ei ole, ja kaupunki on melko tiiviisti rakennettua rajoille saakka.

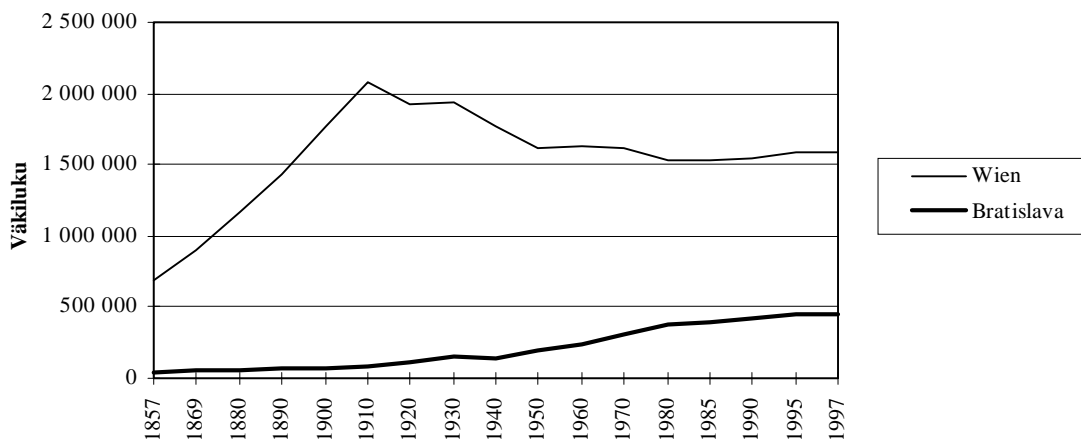
Teollisuusalueet Wienin kaakkoispuolella ovat syntyneet Tonavan ja hyvien kulkuyhteyksien äärelle. Scwechatissa joen etelärannalla on öljy- ja kemianteollisuuden keskittymä. Joen toisella puolella Wienin Lobaussa on suuri öljynjalostamo, joka saa raaka-aineensa Itävallan ja Slovakian raja-alueen pohjoisosien öljy- ja kaasukentiltä. Wien käyttää hyväksi

Tonavaa muutenkin kuin liikennereittinä ja turistinähtävyytenä. Noin kahdeksan kilometriä keskustasta alavirtaan on suuri sähkövoimalaitos, joka tuottaa energiaa kaupungille.

Vanhalla ja vakaalla, rauhassa kasvaneella kaupungilla on ollut aikaa luoda toimiva julkisen liikenteen verkosto. Wienissä asukasmäärän lisääntyminen ja rakennetun alan kasvu on ollut niin tasaista, että infrastruktuuria on pystytty kehittämään ajan vaatimusten mukaisesti. Wienin julkiset kulkuyhteydet toimivat hyvin. Metron lisäksi raitiovaunut, linja-autot ja lähijunat kulkevat tiheästi. Tästä huolimatta ruuhkat ovat yleisiä ja etenkin keskustaa ympäröivä Ringstraße on täynnä autoja aamuin illoin. Myös pendelöiviä ihmisiä kaupunkiin tuovat moottoritiet ovat ruuhkaisia aamu- ja iltapäivisin. Tonava hidastaa ja kanavoi kaupungin sisäistä liikennettä, mutta siitä ei ole muodostunut pullonkaulaa, koska joen pääuoman yli on rakennettu yhteensä seitsemän siltaa. Näistä yksi on jalankulkijoille ja kevyelle liikenteelle. Tonavan kanaalin yli kulkee yhteensä 24 siltaa, joista kaksi on tarkoitettu kevyelle liikenteelle.

### **5.3. Kaupunkien vertailua**

Kuvassa 6 näkyy Wienin ja Bratislavan väestönkehitys viime vuosisadan puolestavälistä eteenpäin. Wienin väkiluvun lisääntyminen seuraa luontevasti kaupungin aluelaajennuksia: hallinnollisen alueen kasvaessa väkilukukin lisääntyi. Kaupungin hallinnollisen alueen ollessa suurimmillaan vuonna 1938 väkiluku oli alkanut jo laskea. Suurin osa ennen sotaa liitetyistä alueista oli maaseutua ja harvaanasuttua aluetta, joten väkiluku ei voinut lisääntyä paljon näiden alueiden mukana. Väkiluvun vähenemiseen on varmaankin vaikuttanut muuttoliike kaupungista pois, etenkin sota-aikana. Vuoden 1950 jälkeen väestön määrä on pysynyt melko tasaisena. Esikaupungistuminen on aiheuttanut pientä vaihtelua.

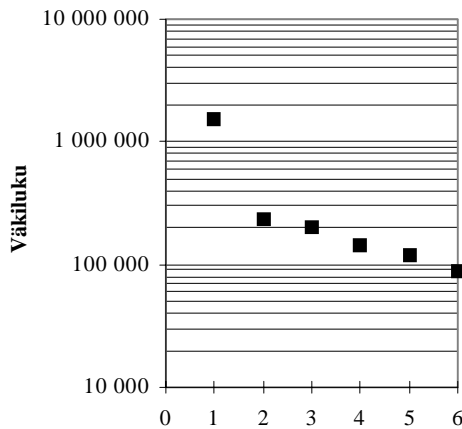


Kuva 6. Wienin ja Bratislavan väkiluvun kehitys (STV 1940: 357; STV 1985/86: 405; STV 1990: 473; Stadt Wien 1993: 8, Tabelle 2; STV 1995: 531; Statistisches... 1997: 12; STV 1997: 536).

Bratislavan väestönkehitys on erilainen: kasvu oli maltillista ennen toista maailmansotaa. Sodan jälkeen sosialistinen asutus- ja teollistamispolitiikka alkoi vaikuttaa. Aasukkaiden määrä on kasvanut jatkuvasti, joskin viime aikoina hidastuen. Relatiivinen muutos on tuntuva, sillä sodan jälkeen kaupungin väkiluku on yli kaksinkertaistunut. Väkiluvun määrä on selvässä yhteydessä aluelaajennuksiin. Bratislavan kasvu kuvaa hyvin koko maan kaupunkistumista. Nopea kasvu on tuonut muukaan ongelmia, ja esimerkiksi nopeasti rakennetuissa lähiöissä talojen kunto on heikko. Paikka paikoin sodan jälkeen rakennetut talot ovat huonommassa kunnossa kuin ennen sotaa rakennetut, koska asuntoja tarvittiin nopeasti ja laatu jäi toissijaiseksi. Lähiöiden rappeutuminen ei ole ainoastaan Bratislavan yksinoikeus: samanlainen kehitys on tuttua ympäri maailmaa.

Bratislava ja Wien ovat maidensa suurimpia kaupunkeja. Tutkimalla myös valtion muita kaupunkeja paljastuu keskusten välinen hierarkia ja suurimman keskuksen asema maassa. Kaupunkien kokojärjestyssääntö (Rank-Size rule) on teoreettinen malli kaupunkien suuruuksista ja niiden suhteista toisiinsa. Säännön mukaan toiseksi suurimman kaupungin koko on puolet suurimman koosta, kolmanneksi suurin kaupunki on kolmasosa suurimmasta jne. (Auerbach 1913). Malli on teoreettinen, mutta se kertoo jotakin asukkaiden jakautumisesta sekä valtion sisäisestä aluerakenteesta ja hierarkiasta. Usein kaupunkien kokojärjestyssäännön perusteella laaditut kuvat ovat logaritmisessa asteikossa, koska sen avulla kuvasta tulee havainnollisempi ja sitä on helpompi tulkita. Jos kaupunkien asukasmäärät

noudattavat sääntöä, tulee kuvaajasta logaritmisessa asteikossa oikealle laskeva suora viiva. Asteikko voi olla myös tasavälinen, jolloin kuvaaja on oikealle laskeva, loiveneva käyrä.

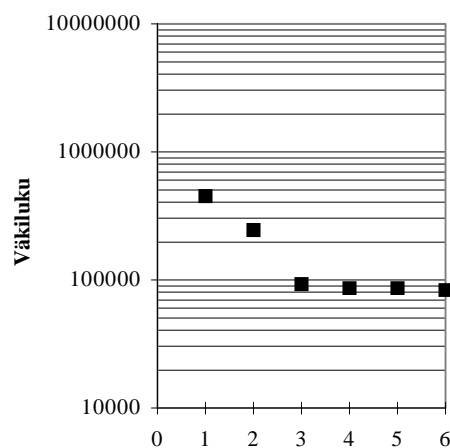


Kuva 7. Itävallan suurimmat kaupungit kokojärjestyksessä. 1 = Wien, 2 = Graz, 3 = Linz, 4 = Salzburg, 5 = Innsbruck, 6 = Klagenfurt (Statistisches... 1997: 16).

valta-Unkarin hajottua ensimmäisen maailmansodan jälkeen 1918 Wienistä tuli suhteettoman suuri Itävallan pääkaupunki. Nykyään noin 2,3 miljoonaa itävaltalaista (29 prosenttia koko maan asukkaista) asuu Suur-Wienin alueella. Bratislavassa asuu noin 8 prosenttia koko maan väestöstä. (Maier & Masek 1992: 33; STV 1996: 521, 532).

Bratislavan asema ei ole asukasluvun mukaan yhtä korostunut kuin Wienin. Kokojärjestyssäännön mukaan Slovakia on lähempänä teoreettista mallia. Pelkkä asukasluku ei kuitenkaan kerro kaikkea. Bratislava on Slovakian toiminnallinen keskus ja maassaan taloudellisesti merkittävämpi keskus kuin

Kuvissa 7 ja 8 ovat Itävallan ja Slovakian suurimmat kaupungit kokojärjestyksessä. Molemmissa kuvissa on käytetty samaa asteikkoa keskinäisen vertailun helpottamiseksi. Itävallan kuvassa Wien nousee selvästi yli muiden. Tähän on historiallinen selitys. Wien oli vuosisadan vaihteessa yksi Euroopan suurimmista kaupungeista. Se oli toimivan kokoinen suhteessa silloiseen Itävalta-Unkariin, joka oli kooltaan melkein kymmenkertainen nykyiseen Itävaltaan verrattuna. Itä-



Kuva 8. Slovakian suurimmat kaupungit kokojärjestyksessä. 1 = Bratislava, 2 = Kosice, 3 = Presov, 4 = Nitra, 5 = Zilina, 6 = Banská Bystrica (Slovak Republic... 1996: 27).

Wien Itävallassa. Taloudellinen toiminta ja teollisuus ovat keskittyneet pääkaupunkiin, ja esimerkiksi suurin osa ulkomaisista investoinneista jää sinne. Bratislava tuottaa noin kolmasosan koko Slovakian BKT:sta (Vybrané údaje... 1997: 21).

Molemmat kaupungit ovat syntyneet samanlaisille alueille: joen varteen ylängön juureen. Kumpikin kehittyi sille puolelle, missä on ylänkö. Wien syntyi joen oikealle rannalle ja kasvoi sitten vasemmalle rannalle. Bratislavan kehitys on päinvastainen: vasemmalta oikealle. Bratislava on kasvanut leveän u-kirjaimen muotoiseksi, koska Pienten Karpaattien ylänkö rajoittaa kaupungin kasvua pohjoiseen. Wien on kasvanut tasaisemmin ja levinnyt itään Tonavan vasemmalle rannalle. Bratislavan ympärillä ei ole suurempia keskuksia, joten esikaupungistumisesta ei voi puhua. Väkiluku lisääntyy, joten kaupunki kasvaa ympäristön kustannuksella. Kaupunkimainen asutus on yhtenäistä vain kaupungin alueella. Tonavan oikealla rannalla Petržalkan länsipuolella oli hyvää alavaa maata, ja tuntuisi luonnolliselta, että kaupunki olisi kasvanut siihen suuntaan. Alue oli kuitenkin puskuroivaa raja-aluetta, joten sitä ei voinut käyttää rakentamiseen. Raja on vaikuttanut Bratislavan kasvuun, koska kaupunki on sijainnut aivan rajan tuntumassa.

Wienissä kaupunkimainen asutus jatkuu kaupungin hallinnollisen alueen ulkopuolelle. Etenkin etelään, kohti Wiener Neustadtia, jatkuu urbaanin alueen vyö. Etelä on ollut voimakkain kasvusuunta. Wien on kasvanut pääosin jo ennen poliittista kahtiajakoa. Toisaalta se on myös sijainnut niin kaukana rajalta, että rajan vaikutus ei näy selvästi kaupunkirakenteessa. Se, että ympäristön kaupungit ovat kasvaneet pohjoiseen ja etelään, kertoo toiminnan suunnasta. Wienin itäpuolelle ei ole syntynyt suurempia keskuksia.

Vuosisadan vaihteen aikoihin kaupunkien välinen kanssakäynti oli vilkasta ja paljon Bratislavan alueella tuotetuista maataloustuotteista kuljetettiin Wienin markkinoille. Bratislavan sosiaalinen elämä, arkkitehtuuri ja musiikki saivat jatkuvasti vaikutteita Wienistä. (Mládek & Šimko 1994: 221-222). Kaupunkien katukuvassa on paljon yhteistä. Historiallinen yhteys kaupunkien välillä näkyy rakennustyyliessä. Molempien kaupunkien keskuksista löytyy samanlaista arkkitehtuuria. Kaupunkien yleisilme on kuitenkin erilainen: Bratislavalla on teollisuuskaupungin leima, Wienillä kulttuurikaupungin.

## **6. Raja-alueen toiminnallinen näkökulma: ulkomaankauppa**

### **6.1. Itävallan ja Slovakian ulkomaankaupan historiaa, ympäri mennään, yhteen tullaan**

Ulkomaankauppa on ollut tärkeä talouden elementti Itävallalle ja Slovakian alueelle jo kaksoismonarkian ajoista lähtien. Itävalta-Unkarin monarkian sijainti oli mielenkiintoinen, koska monarkia sijaitsi Euroopan ja Balkanin välimaastossa, vaihettumisvyöhykkeessä. Monarkia tasapainoili ulkomaankaupassa kahden erilaisen kulttuurin välillä. Preshlenovan (1994: 233-237) mukaan jopa kolmasosa Balkanin alueen bruttokansantuotteesta 1800-luvun lopussa liikkui ulkomaankaupassa. Itävallan ja Unkarin välistä kauppaa ohjasi pitkälle se seikka, että alueet olivat toisiaan täydentäviä, komplementaarisia. Teollistuneempi Itävallan puoli vei teollisuuden tuotteita, ja maatalousvaltaisemman Unkarin vienti painotui maataloustuotteisiin. Slovakia kuului Unkarin alueeseen. Monarkian eri osapuolet käyttivät hyväkseen suhteellista etua ulkomaankaupassaan: kumpikin erikoistui tuottamaan sitä, mihin sillä oli hyvät mahdollisuudet. Läheinen yhteistyö lisäsi vapaata kauppaa maiden välillä, ja maat alkoivat harjoittaa protektionismia (kaupan suojelua) ulkopuolisia talouksia vastaan. Monarkian sisäinen kauppa oli vapaata, mutta ulkopuolelta tulevalle tuonnille säädettiin tuontitulleja ja rajoituksia.

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen Itä-Euroopan yli pyyhkäisi valtioiden itsenäistymisaalto, jonka mainingeissa itsenäistyivät mm. Itävalta, Unkari, Tšekkoslovakia ja Pohjois-Euroopan pieni, sisukas Suomi. Itävallan talous oli vaikeuksissa, koska kotimaan markkinat supistuivat rajusti. Kotimaan markkinoilla tarkoitan kaksoismonarkian sisäistä kauppaa. Vanha työnjako Unkarin kanssa oli aiheuttanut sen, että valtio oli riippuvainen tuonnista. Etenkin elintarvikkeissa ja raaka-aineissa omavaraisuusaste oli alhainen. Alueellisista muutoksista huolimatta ulkomaankaupan rakenne ja suunta eivät muuttuneet paljon. Entiset kauppakumppanit ja kauppasuhteet pysyivät ennallaan. Kauppa Tšekkoslovakian kanssa laski, mutta muutos ei ollut radikaali. (Nautz 1994: 262-266).

Todellinen ulkomaankaupan murros Itävallan ja Tšekkoslovakian välillä tapahtui toisen maailmansodan jälkeen vuonna 1945. Tšekkoslovakiasta tuli itäblokin ja SEV:n jäsen. Itävalta alkoi suuntautua länteen. Poliittinen kahtiajako itä- ja länsiblokkiin eristi alueet toi-

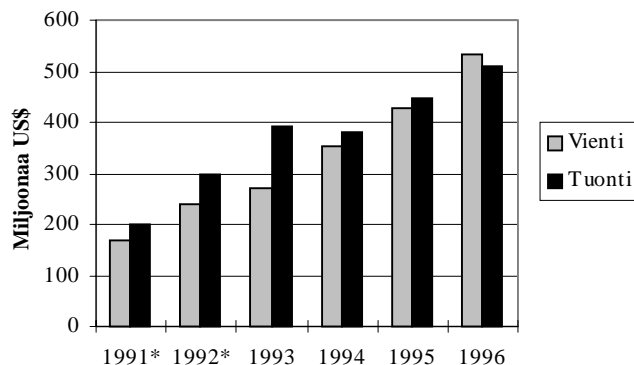


sistaan. Kaupan suunta rajan eri puolilla kääntyi 180 astetta. Itävalta liittyi OEEC:hen ja EFTA- ja EU-maiden osuus Itävallan kaupasta alkoi nousta (Nautz 1994: 271). Erityisesti Saksan osuus oli ja on vieläkin suuri.

Kommunismien romahtaessa 1980-luvun viimeisinä vuosina alkoi Itävallan ja Slovakian välinen ulkomaankauppa muuttua merkittävästi. Poliittisen kahtiajaon hävittyä taloudellinen toiminta rajan yli alkoi jälleen. Tšekkoslovakian kauppa alkoi suuntautua yhä enemmän länteen. Toisaalta myös Itävalta avasi ovia itään. Vuonna 1993 Slovakia ja Tšekin tasavalta erosivat toisistaan. Slovakian ulkomaankaupan suunta on vahvistunut länteen ja itäkaupan osuus on laskenut selvästi. Itävallan ja Slovakian välinen ulkomaankauppa on palaamassa toista maailmansotaa edeltäneeseen tilanteeseen.

## 6.2. Ulkomaankaupan määrä ja muutokset

Itävallan ja Slovakian välinen ulkomaankauppa on kasvanut selvästi Slovakian talousmuutoksen jälkeen. Slovakian kaupan määrä Itävaltaan vuosina 1991 - 1996 näkyy kuvassa 9. Olen itse laskenut vuosien 1991 ja 1992 määrät, koska Tšekkoslovakian aikana ulko-



Kuva 9. Slovakian kauppa Itävaltaan 1991-1996 (Direction... 1994: 169; Direction... 1997: 177, 397). \* = omat laskelmat

maankauppatilastoissa ei ole eroteltu maan eri osia. Laskin Slovakian ja Tšekin viennin ja tuonnin määrät yhteen vuosina 1993 - 1996. Tänä aikana Slovakian osuus maiden yhteensasketusta viennistä oli noin 27 prosenttia ja tuonnista noin 25 prosenttia. Oletan, että koska Slovakian ulkomaankaupan osuus molempien maiden kaupasta on pysynyt tasaisena vuo-

sina 1993 - 1996, oli Slovakian ja Tšekin kaupan määrän suhde likipitäen sama myös vuosina 1991 ja 1992. Kuvassa ei tärkeintä olekaan alkuvuosien määrien tarkkuus, vaan kehityksen suunta. Laskelmani lienee melko lähellä totuutta, koska Virtasen (1993: 25) mukaan Slovakian osuus Tšekkoslovakian kokonaisviennistä oli noin 20% ja kokonaistuonnista noin 30%.

Sekä vienti Slovakiasta että tuonti Slovakiaan on kasvanut koko vuosikymmenen ajan. Ainoastaan vuonna 1994 tuonti on hetkellisesti vähentynyt. Tuonnin huomattava nousu vuonna 1993 liittyy Slovakian itsenäistymiseen. Itsenäistyminen aiheutti mullistuksia taloudessa, ja valtion oli turvauduttava normaalia enemmän tuontiin. Vuodesta 1994 eteenpäin kehitys on ollut taas tasaista, joten voidaan olettaa, että itsenäistymisestä johtunut taloudellinen sokki on ainakin osittain ohitettu ja Slovakia on palannut takaisin normaaliin ulkomaankauppakuvioon Itävallan kanssa.

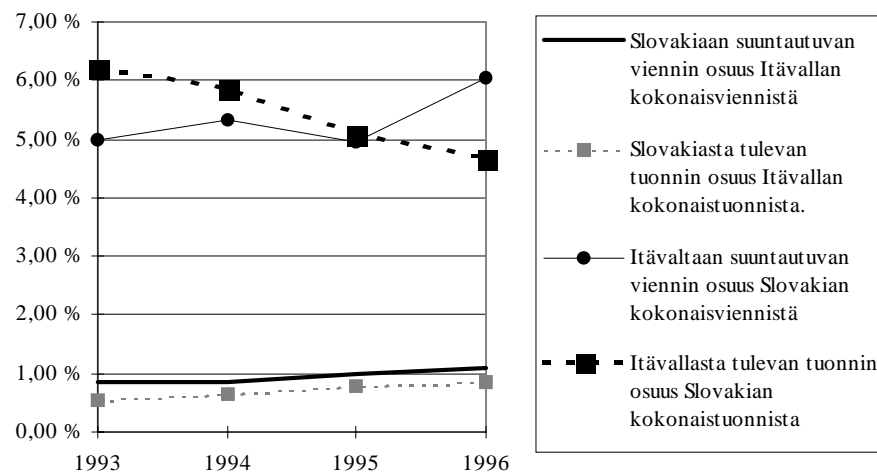
Samasta kuvasta voi nähdä myös Itävallan tuonnin ja viennin Slovakiaan, koska vienti ja tuonti ovat sama asia eri näkökulmasta. Slovakian vienti Itävaltaan on sama kuin Itävallan tuonti Slovakiasta. Slovakian kehittyvästä taloudesta kertovat vuoden 1996 määrät. Ensimmäisen kerran kauppa Itävallan kanssa on ylijäämäistä: Slovakia vei enemmän kuin toi. Positiivinen kauppataase, tavaraviennin ja -tuonnin arvon erotus, on merkki kehittyvästä taloudesta. Slovakia on yksi ainoista keskisen Itä-Euroopan maista, jolla on ylijäämäinen kauppataase Itävallan kanssa (Altzinger 1998).

Vienti Itävaltaan on kasvanut melkein kaksinkertaiseksi vuodesta 1993 vuoteen 1996. Tuonnin kehitys on ollut tasaisempaa, mutta senkin määrä on lisääntynyt. Slovakia on lisännyt kauppansa myös muihin maihin kuin Itävaltaan. Kokonaisvientii lisääntyi noin 60 prosentilla vuodesta 1993 vuoteen 1996 (Direction... 1997: 397).

Yhtenä tärkeänä syynä Itävallan ja Slovakian välisen kaupan lisääntymiseen on se, että ennen kaikki kauppasopimukset tehtiin keskitetysti Tšekkoslovakian pääkaupungin Prahan kautta. Keskitetyt sopimukset olivat byrokraattisia ja kankeita. Kauppa oli monimutkaista ja tehotonta barter-kauppaa, ja kauppaan liittyvät clearing-järjestelyt veivät paljon aikaa. Nyt yksittäiset yritykset voivat solmia kahdenkeskisiä sopimuksia ja päättää itse asioistaan.

Kaupan institutionaalinen muutos on vapauttanut kauppaa ja vilkastuttanut tavaroiden kulkua rajan yli molempiin suuntiin. (Maier 1998).

Slovakian Itävaltaan suuntautuvan kaupan osuus koko maan ulkomaankaupasta näkyy kuvassa 10. Osuudet on laskettu ulkomaankaupan arvosta. Samassa kuvassa on myös Itävallan Slovakiaan suuntautuvan kaupan osuus koko Itävallan ulkomaankaupasta. Itävallan



Kuva 10. Slovakian osuus Itävallan ulkomaankaupasta ja Itävallan osuus Slovakian ulkomaankaupasta vuosina 1993-1996 (Direction... 1997: 109-110, 397; Countries... 1997: 333, 343).

ulkomaankaupassa Slovakian rooli ei ole niin korostunut kuin Itävallan rooli Slovakian ulkomaankaupassa. Osuus on tasaisesti nouseva, mutta huomattavasti pienempi kuin Slovakian. Itävalta ei siis ole niin riippuvainen kaupasta Slovakiaan kuin Slovakia on kaupasta Itävaltaan, koska se käy vain noin sadasosan ulkomaankaupastaan Slovakian kanssa. Slovakian osuuksien vaihtelut kertovat nuoresta kansantaloudesta, jonka ulkomaankauppa ei ole vielä vakiintunut omalle tasolleen.

Osuuksien kasvava suunta on tärkeä. Kun huomioi absoluuttisen kasvun ja osuuksien nousun, huomaa, että Slovakian taloudellinen murros on vaikuttanut kauppasuhteisiin Itävallan kanssa. Slovakielle kauppa Itävallan kanssa on tärkeämpää kuin Itävallalle kauppa Slovakian kanssa. Slovakielle Itävalta on huomattava kauppakumppani, koska Itävalta on Slovakian kolmanneksi tärkein vientikohde ja viidenneksi tärkein tuontimaa. Tärkein

kauppakumppani on vanha liittolainen, Tšekki. Muita tärkeitä kauppakumppaneita ovat Saksa, Venäjä ja Unkari. (International... 1996: 902; Direction... 1997: 397). Slovakian kaupan jakautumisessa näkyy hyvin maantieteen ja historian vaikutus. Historiallisesti ja maantieteellisesti lähellä sijainneet alueet ovat tärkeimpiä kauppalueita: Itävalta-Unkarin perintö on vielä tallella.

Itävalta on jo kauan ollut suuntautunut länteen ja erityisesti Euroopan unionin maihin. Itävallalla on nyt mahdollisuus avata kauppasuhteita itään ja jatkaa sitä kauppaperinnettä, joka keskeytyi toisen maailmansodan jälkeen, kun silloinen Tšekkoslovakia alkoi suuntautua itään. Maiden ulkopolitiikka ja taloudellinen toiminta ajautuivat eri raiteille, mutta nyt raiteet ovat jälleen yhdistymässä. Kokonaisuudessaan Itävallan kauppa itään ja erityisesti keskisen Itä-Euroopan (KIE) maihin on lisääntynyt koko 1990-luvun ajan.

Kaupan suunnan vaihtuminen on avannut mahdollisuuksia Itä-Itävallan ja koko valtion suurimmalle keskukselle, Wienille, kun rajan toiminta entisenä puskurina ja talouden jarruna on muuttunut. Wien on itäisin länsieurooppalainen suurkaupunki, ja sijainti aivan rajan pinnassa mahdollistaa sen kehittymisen sillanpääasemaksi idän ja lännen kaupan välillä. Wien on ponnahduslauta idän ja lännen välillä (OECD Economic... 1995: 83). Toisaalta rajan toisella puolella olevan Slovakian suurimman keskuksen, Bratislavan, voi nähdä samanlaisessa tilanteessa. Käytännössä koko ulkomaankauppa maiden välillä kulkee kaupunkien kautta, koska rajanylityspaikat sijaitsevat aivan kaupunkien tuntumassa. Etenkin Bratislava, jonka länsiraja on samalla valtion länsiraja, kanavoi liikennettä koko maasta. Koska pääkaupungit ovat maansa suurimpia keskuksia, on liikenneverkko keskittynyt niiden ympärille. Ulkomaankaupan tavara liikkuu luontevasti rajan yli kaupunkien kautta.

### **6.3. Ulkomaankaupan rakenne ja muutokset**

Tarkastelen valtioiden välisen ulkomaankaupan rakennetta kansainvälisen kauppatavaroiden ja hyödykkeiden luokittelujärjestelmän SITC:n (Standard International Trade Classification) avulla. Vuosisadan alun jälkeen ulkomaankaupan määrä alkoi kasvaa kaikkialla maailmassa. Syntyi tarve mitata ulkomaankaupan määrää ja suuntaa. 1930-luvulla otettiin ensimmäiset askeleet kohti yhteistä luokittelujärjestelmää. Yhdistyneet Kansakunnat kehitti ensimmäisen SITC-luokituksen vuonna 1950. Tämän jälkeen luokittelua on tarkistettu ja

korjattu, koska ulkomaankaupassa liikkuvien tavaroiden ja hyödykkeiden määrä kasvaa koko ajan ja entiset luokitteluperusteet käyvät vanhanaikaisiksi. Uusin, eli kolmas tarkistettu versio, SITC 3 Revision, julkaistiin vuonna 1986. Omassa tarkastelussani käytän SITC 3 -luokitusta. Vuoden 1984 tiedot Tšekkoslovakiasta pohjautuvat vanhempaan SITC 2 -luokitteluun, mutta se ei häiritse tarkastelua. Pääluokat ovat vertailukelpoisia, koska korjaukset koskevat ainoastaan pääluokkien sisällä olevia tuotteita ja hyödykkeitä. Tämä luokittelu on melko karkea, mutta mielestäni tähän tarkoitukseen sopiva. SITC 3 -luokittelussa hyödykkeet on luokiteltu kymmeneen eri luokkaan lähinnä kauppatavaran laadun ja valmistusaineiden mukaan (taulukko 1). (Standard... 1986: v-xvii).

Taulukko 1. Ulkomaankaupan kansainvälinen hyödykkeiden luokittelujärjestelmä, SITC-luokitus. (Standard... 1986: xv-xvii).

0	Ruoka ja elävät eläimet
1	Panimotuotteet, virvoitusjuomat ja tupakkatuotteet
2	Syötäväksi kelpaamattomat raaka-aineet, polttopolttoaineet
3	Mineraaliset polttoaineet, voiteluaineet ja niihin liittyvät materiaalit
4	Eläin- ja kasviöljyt, rasvat ja vahat
5	Kemikaalit ja niihin liittyvät tuotteet
6	Teollisuustuotteet, jotka on luokiteltu pääasiassa aineksen mukaan
7	Koneet ja kuljetuslaitteet
8	Sekalaisia teollisuustuotteita
9	Hyödykkeet ja liiketoimet, joita ei ole luokiteltu muihin luokkiin

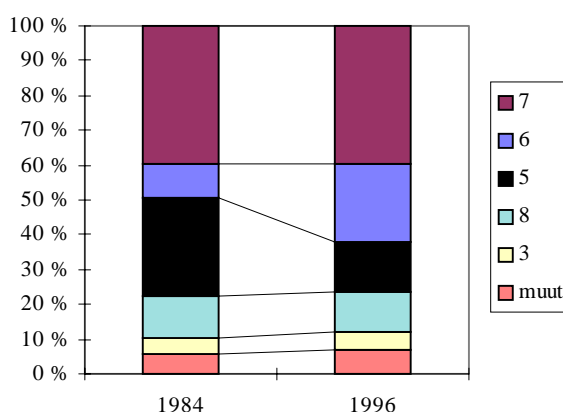
Ulkomaankaupan rakenne kertoo siitä, miten valtio on erikoistunut kansainvälisessä työ- jaossa. Itävallan tuonnissa Slovakiasta ja viennissä Slovakiaan on eroja. Erot kertovat erikoistumisesta eri tuotteisiin ja tuotantoaloihin rajan eri puolilla. Itävallan taloudellisesti edistyneempi asema tulee vertailussa esille. Entiset poliittiset erot ja tavat ratkaista kansantalouden peruskysymykset heijastuvat myös vertailussa: markkinatalouteen pohjautuvan Itävallan kuvio on erilainen kuin suunnitelmatalouteen pohjautuneen Slovakian. Vaikka Slovakia on muuttumassa länsimaisemmaksi ja lähemmäs markkinataloutta, vanhat tuotantorakenteet eivät muutu hetkessä. Slovakian tuontiin ja vientiin vaikuttaa vielä pitkään komentotalouden perintö.

### 6.3.1. Itävallan vienti Slovakiaan

Tutkin Tšekkoslovakian ja Euroopan unionin kauppatilastoja vuosilta 1984, 1985 ja 1994 - 1997. Tuoreimmat käyttökelpoiset tiedot löysin vuodelta 1996, koska vuoden 1997 tiedot koskivat vain vuoden kolmea ensimmäistä kuukautta. (Facts on... 1986: 96-97; Der Außenhandel... 1995: 75-76; Intra- and... 1997a; 1997b; 1997c). Tammi-, helmi- ja maaliskuun kaupparakenne ei välttämättä vastaa koko vuoden kaupparakennetta: maiden välisessä kaupassa saattaa olla esim. vuodenajasta johtuvaa vaihtelua, joka saattaa vääristää tulosta. Vuoden 1984 ja 1985 tiedot koskevat koko Tšekkoslovakiaa. Vaikka nykyisen Tšekin ja Slovakian alueiden tuotanto- ja talousrakenteet eroavat toisistaan, on mielestäni koko Tšekkoslovakiaa koskevien kauppatilastojen käyttö työssäni perusteltua. Toisaalta ulkomaankauppatilastoa pidetään vain valtion tasolla, joten pelkkää Slovakian aluetta koskevaa ulkomaankauppätietoa Itävallan kanssa on mahdotonta hankkia.

Kuvassa 11 näkyy Itävallan viennin rakenne Tšekkoslovakiaan ja Slovakiaan vuosina 1984 ja 1996. Tutkimuksessani sekä tuonnin että viennin rakenne ja eri luokkien osuudet perustuvat niiden arvoon, eli valuuttamääräiseen hintaan. Olen eritellyt kuviin viisi tärkeintä

**Itävallan viennin rakenne 1984 ja 1996**



Kuva 11. Itävallan vienti Tšekkoslovakiaan ja Slovakiaan vuosina 1984 ja 1996: rakenne SITC-luokkien mukaan (Facts on ... 1986: 96-97; Intra- and... 1997b).

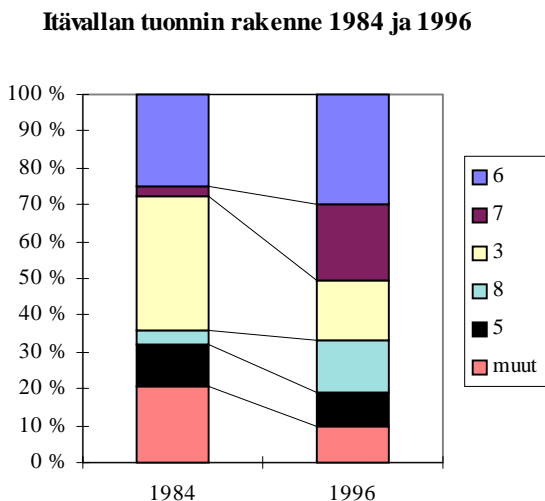
kauppatavararyhmää, loput ryhmät ovat luokassa muut. Kuvan legendan numerot tarkoittavat SITC-luokkia.

Itävallan suurin vientituoteryhmä Slovakiaan vuonna 1996 oli koneet ja kuljetuslaitteet (SITC 7), jonka osuus on noin 1/3 kokonaisviennistä. Toiseksi tärkein on pääasiassa aineksen mukaan luokiteltujen teollisuustuotteiden ryhmä (SITC 6). Kolmanneksi suurin ryhmä on kemikaalit ja niihin liittyvät tuotteet (SITC 5). Kaikki nämä ryhmät ovat kehittyneen tuotannon lopputuotteita. Etenkin kuljetuslaitteet, pitkälle kehitetyt koneet ja hienoelektronikka kertovat siitä, että Itävallan tuotanto on kehittynyttä. Toki maasta löytyy raskasta teollisuutta ja vähemmän jalostettua tuotantoa, mutta se, että vienti Slovakiaan on keskittynyt jalostettuihin ja pitkälle kehitettyihin tuotteisiin, kertoo Itävallan tuotannon erikoistumisesta. Heckscherin - Ohlinin - Samuelsonin-ulkomaankauppamallin mukaan valtio keskittyy sellaiseen tuotantoon ja vientiin, joka on tehokasta. Itävallalla on resursseja ja mahdollisuuksia jalostaa tuotteita pitkälle, koska koulutuksen ja teknologian taso on korkea.

Itävallan viennin rakenne ei ole muuttunut paljon 1980-luvun puolivälin ja 1990-luvun lopun välisenä aikana: viisi tärkeintä vientitavararyhmää ovat edelleen samoja. Koneet ja kuljetuslaitteet (SITC 7) oli suurin vientiryhmä sekä vuonna 1984 että 1996. Pääasiassa aineksen mukaan luokiteltujen teollisuustuotteiden (SITC 6) osuus on kasvanut. Teollisuustuotteiden lisääntyneeseen vientiin voi olla syynä Slovakian teollisuuden muutos. Slovakian teollisuus tarvitsee nopeasti uusia koneita, raaka-aineita ja uutta tekniikkaa, ja vaikka Slovakian oma tuotanto ja materiaalit kehittyvät koko ajan, täytyy ainakin ylimenokaudella turvautua itävaltalaiseen tuontiin. Kemikaalien ja niihin liittyvien tuotteiden (SITC 5) osuus on laskenut. Syynä tähän voi olla toisaalta Itävallan oma erikoistuminen muihin ryhmiin ja toisaalta Slovakian oman tuotannon lisääntyminen. Kokonaisuudessaan Itävallan viennin rakenne ei ole muuttunut niin paljon kuin poliittinen ja taloudellinen muutos rajan toisella puolella olisi voinut antaa olettaa. Muutos ei vaikuta Itävallan rakenteisiin niin paljon kuin Slovakian, koska rajan avautuminen ja uusi tilanne ei vaadi itävaltalaisaloudelta rakennemuutosta. Tuotantolaitokset tuottavat samoilla valmistustekniikoilla samoja tuotteita likipitään yhtä paljon kuin ennenkin.

### **6.3.2. Itävallan tuonti Slovakiasta**

Tuonnin rakenteen muutos on esitetty kuvassa 12. Itävallan tuonnissa suurin tavararyhmä on pääasiassa aineksen mukaan luokitellut teollisuustuotteet (SITC 6). Toiseksi tärkein ryhmä on koneet ja kuljetuslaitteet (SITC 7). Tuonnin rakenne on tasaisempi kuin viennin:



Kuva 12. Itävallan tuonti Tšekkoslovakiasta ja Slovakiasta vuosina 1984 ja 1996: rakenne SITC-luokkien mukaan (Facts on ... 1986: 96-97; Intra-and... 1997b).

mikään tavararyhmä ei ole suhteettoman suuri muihin verrattuna. Vuoden 1984 jälkeen tuonti on tasoittunut, koska vuonna 1984 mineraaliset polttoaineet (SITC 3) ja pääasiassa aineksen mukaan luokitellut teollisuustuotteet (SITC 6) kattoivat melkein 60 prosenttia koko Slovakiasta tulevasta tuonnista. Tuonti on tasoittunut viiden tärkeimmän tuontitavararyhmän sisällä, mutta samalla näiden ryhmien osuus on kasvanut. Vuonna 1984 noin 20 prosenttia tuonnista kuului muihin kuin viiteen tärkeimpään tavararyhmään. Vuonna 1996 vain noin kymmenesosa Itävaltaan tuodun tavararavasta kuului muihin kuin viiteen pääryhmään. Slovakiasta tuleva tuonti ei enää ole kahden suuren varassa, vaan se on keskittynyt kaikkiin viiteen suureen ryhmään.

Itävalta tuo Slovakiasta huomattavasti enemmän koneita ja kuljetuslaitteita (SITC 7) nyt kuin vuonna 1984. Syynä lienee se, että Slovakian oma tuotanto on lisääntynyt ja tehostunut. Omalta osaltaan asiaan vaikuttaa myös se, että vuoden 1984 tiedot koskevat Tšekko-



slovakiaa. Lisääntynyt tuonti kielii siitä, että Slovakiassa tuotettavien koneiden ja kuljetuslaitteiden taso on parantunut. Itäblokin aikana etenkin kuljetuslaitteiden tekninen taso oli niin selvästi alempi kuin länsimaisten, että tuonti länteen oli olematonta. Toisaalta Tšekkoslovakian ja etenkin Slovakian alueen osuus sosialistisessa työnjaossa oli tuottaa raskaan teollisuuden tuotteita SEV-markkinoille ja turvata näin blokin omavaraisuus. Koneiden ja kuljetusvälineiden vienti länteen ei edes ollut päämääränä. Yksi Slovakian suurimmista yrityksistä on vuonna 1991 toimintansa aloittanut Volkswagenin kokoomatehdas Bratislavan pohjoisosassa. Myynnin mukaan laskettuna tehdas oli Slovakian seitsemänneksi suurin yritys vuonna 1996 (Biggest & Best 1997: 56-57). Tehdas tuottaa paljon autoja länsivientiin, mutta suuri osa jää myös Slovakian omille markkinoille.

### **6.3.3. Viennin ja tuonnin vertailua**

Itävalta tuo Slovakiasta koneita ja kuljetuslaitteita (SITC 7), mutta niiden osuus tuonnista on huomattavasti pienempi kuin niiden osuus viennistä. Itävallan korkeampi teknologian taso on saanut valtion erikoistumaan koneisiin ja kuljetuslaitteisiin. Slovakian oma tuotanto on lisääntynyt ja tehostunut. Koneiden ja kuljetuslaitteiden osuus tuonnista Itävaltaan kasvaa: Slovakian autoteollisuus on kuromassa laadullista eroa kiinni.

Itävalta vie sekä absoluuttisesti että relatiivisesti enemmän kemikaaleja ja niihin liittyviä tuotteita (SITC 5) kuin tuo niitä. Kemikaalit oli vuonna 1984 viennin toiseksi suurin kauppatavararyhmä. Vuonna 1996 kemikaalien prosenttiosuus oli pudonnut vain puoleen siitä, mikä se oli vuonna 1984. Itävallan vähentynyt kemikaalivienti kertoo siitä, että Slovakian oma tuotanto on lisääntynyt eikä sen tarvitse enää tuoda yhtä paljon kemikaaleja - ainakaan Itävallasta.

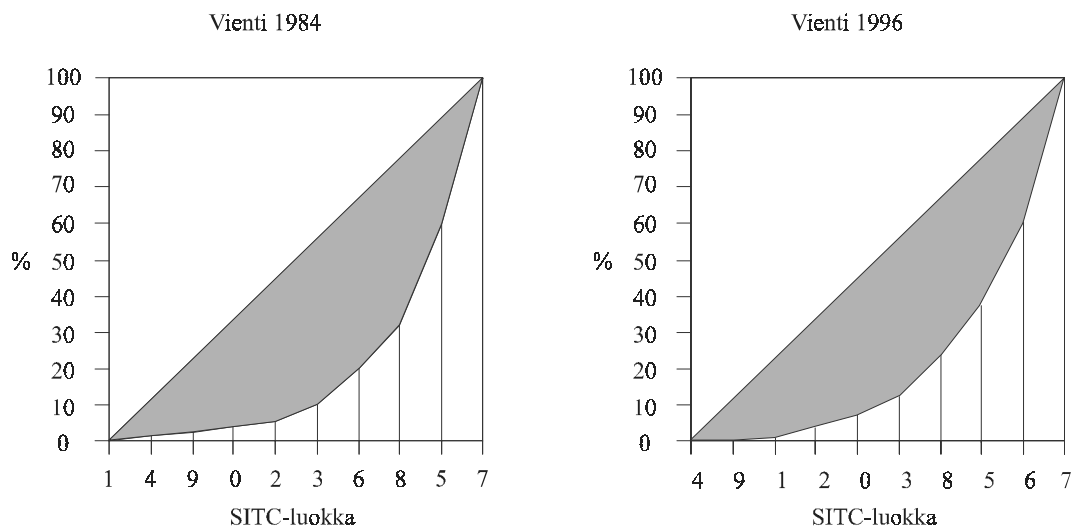
Polttoaineiden, voiteluaineiden ja niihin liittyvien tuotteiden (SITC 3) tuonti Slovakiasta Itävaltaan on selvästi suurempaa kuin niiden vienti. Slovakian ja Itävallan välisessä kaupassa Slovakia on erikoistunut vähemmän jalostettuihin tuotteisiin, joita se toimittaa Itävaltaan. Bratislavan kaakkoisosassa Tonavan rannalla on suuri öljynjalostusteollisuuden ja petrokemianteollisuuden kompleksi, Slovnaft. Alueella on Slovakian ainoa öljynjalostamo, ja piipuissa palaa ikuisia liekkejä, jotka näkyvät kauas sekä kaupungin yli että rajan taakse Itävallan puolelle. Pyrkimyksenä on saada aikaan muutakin kuin vain näköhavainto rajan

yli. Slovnaftin ja Wienin kaakkoispuolella sijaitsevan Schwechatin teollisuusalueen välisestä yhteistyöstä on suunnitelmia, mutta putkiyhteyttä ei vielä ole. Slovakia on edelleen riippuvainen Venäjältä tulevasta tuonnista. (Szöllös 1998). Yhteistyö Itävallan kanssa olisi luontevaa, koska Slovnaftin ja Schwechatin etäisyys ei ole kuin noin 40 kilometriä.

Wright (1937) huomasi ensimmäisenä, että Lorenzin käyrä on sopiva tutkimusmenetelmä tutkittaessa ilmiön jakautumista. Lorenzin käyrä kertoo, kuinka erikoistunut jokin ilmiö on. Itse tutkin Itävallan ja Slovakian viennin ja tuonnin arvon jakautumista eri SITC-luokkien kesken. Käyrässä eri luokat on lajiteltu prosenttiosuuksien mukaan pienimmästä suurimpaan. Nouseva käyrä muodostuu prosenttiosuuksien summasta. Y-akselilla on kumulatiivinen prosenttiosuus. Neliön 45 asteen kulmassa halkaiseva viiva tarkoittaa tapausta, jossa jokainen SITC-luokka olisi osuudeltaan yhtä suuri. Tilanne tarkoittaisi sitä, että maan viennin tai tuonnin rakenne olisi täysin tasainen. Tällainen tilanne olisi pahasti ristiriidassa Heckscher - Ohlin - Samuelson-ulkomaankauppamallin kanssa, joka painottaa eri alueiden erikoistumista niille sopivaan tuotantoon. Täysin tasainen vienti- tai tuontirakenne ei toteudu koskaan ulkomaankaupassa. Käyrän ja 45 asteen kulman väliin jäävä alue on se osa, joka poikkeaa tasaisesta jakaumasta. Mitä suurempi käyrien väliin jäävä alue on, sitä enemmän valtion viennin tai tuonnin tai yleensäkin mitattavan ilmiön rakenne poikkeaa tasaisesta jakaumasta. Jos valtio on täysin yhden tai muutaman tavaran tai tavararyhmän varassa, muodostuu käyrä miltei pystysuoraksi. Huippuesimerkki on Mauritius vuonna 1963, jolloin 99,4 prosenttia koko valtion viennin arvosta tuli sokerin myynnistä (Thoman & Conkling 1967: 111-114). Valtion talous oli siis täysin sokerin varassa. Lorenzin käyrän jyrkkyys kuvaa havainnollisesti valtion kaupan tilaa ja vakautta. Jos käyrä on loiva, ei tipu korkealta, vaikka joku tuista pettäisikin. Toisaalta jos ainoa tukipilari pettää, on matka alas jyrkkä ja pitkä.

Piirsin Lorenzin käyrät, koska ne havainnollistavat ulkomaankaupan muutosta eri tavalla kuin pylväsdiagrammit. Sekä pylväsdiagrammeissa että Lorenzin käyrissä on sama asia ja tieto tuotu esiin, mutta eri tavoin. Pylväsdiagrammeista on helppo tulkita eri ryhmien osuuksia ja niiden muutoksia. Lorenzin käyristä näkee näppärästi eri tavararyhmien tärkeysjärjestyksessä tapahtuneita muutoksia. Kuvissa 13 ja 14 on Lorenzin käyrät Itävallan viennistä ja tuonnista vuosilta 1984 ja 1996. Mukana olevista taulukoista näkee tarkasti eri luokkien osuudet. Käyrän avulla on myös helppo seurata eri luokkien välistä tärkeysjärjes-

tystä ja siinä tapahtuneita muutoksia. Tärkein ja suurin tavararyhmä on x-akselin oikeassa laidassa, pienin vasemmassa.



Vienti 1984

SITC	%-osuus	Kumulatiivinen %
1	0,15	0,15
4	0,72	0,87
9	1,20	2,07
0	1,83	3,90
2	1,86	5,76
3	4,40	10,16
6	9,77	19,93
8	12,14	32,07
5	28,09	60,16
7	39,84	100,00

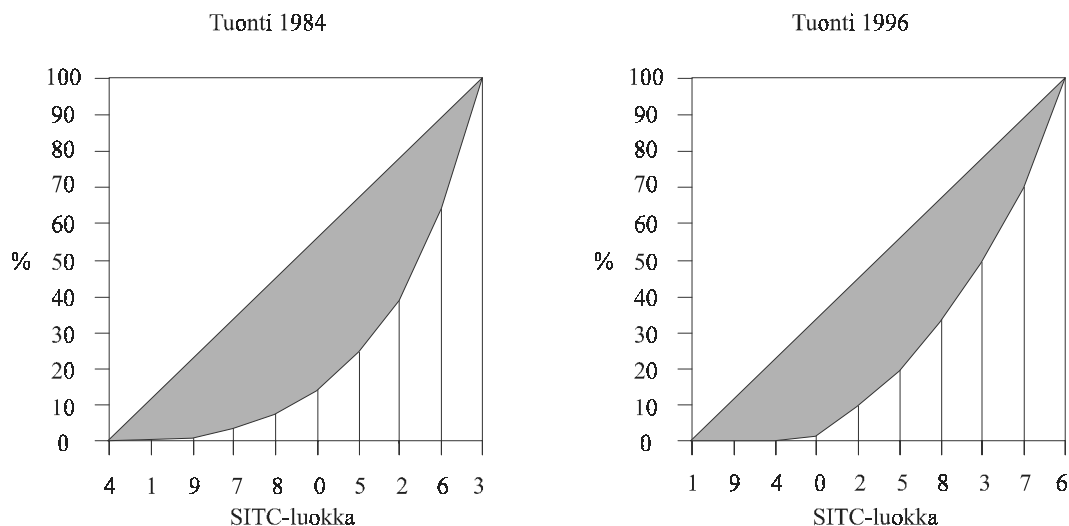
Vienti 1996

SITC	%-osuus	Kumulatiivinen %
4	0,02	0,02
9	0,19	0,21
1	0,46	0,66
2	2,70	3,36
0	3,64	7,00
3	5,17	12,18
8	11,48	23,66
5	14,28	37,94
6	22,49	60,43
7	39,57	100,00

Kuva 13. Lorenzin käyrät Itävallan viennistä Tšekkoslovakiaan ja Slovakiaan vuosilta 1984 ja 1996. Käyrien alla on taulukko, jonka pohjalta käyrät on piirretty (Facts on...1986: 96-97, Intra- and ... 1997b).

Kuvien 13 ja 14 käyristä näkee yhteisen tekijän: sekä viennin että tuonnin erilaistuminen ja keskittyminen ovat vähentyneet. Ulkomaankauppa on muuttunut tasapainoisempaan suuntaan. Molemmissa tapauksissa Lorenzin käyrä on loiventunut ja tumma alue käyrien välissä pienentynyt. Tuonnin rakenne on muuttunut enemmän kuin viennin. Tuonnissa merkillepantavaa on koneiden ja kuljetuslaitteiden (SITC 7) nousu toiseksi tärkeimmäksi tavararyhmäksi sekä mineraalisten polttoaineiden, voiteluaineiden ja niihin liittyvien materiaalien (SITC 3) tippuminen tärkeimmästä kolmanneksi tärkeimmäksi. Roima pudotus on myös

ruoan ja elävien eläinten (SITC 0) kohdalla. Pienimpien ryhmien kutistuminen entisestään kertoo sen, että Itävallan tuonti keskittyy yhä enemmän suuriin tavararyhmiin.



**Tuonti 1984**

SITC	%-osuus	Kumulatiivinen %
4	0,02	0,02
1	0,18	0,20
9	0,30	0,50
7	2,48	2,98
8	4,24	7,22
0	6,05	13,27
5	11,20	24,47
2	14,11	38,58
6	25,01	63,60
3	36,40	100,00

**Tuonti 1996**

SITC	%-osuus	Kumulatiivinen %
1	0,00	0,00
9	0,00	0,00
4	0,01	0,01
0	1,26	1,27
2	8,55	9,82
5	9,29	19,12
8	13,77	32,89
3	16,30	49,19
7	21,17	70,36
6	29,64	100,00

Kuva 14. Lorenzin käyrät Itävallan tuonnista Tšekkoslovakiasta ja Slovakiasta vuosilta 1984 ja 1996. Käyrien alla on taulukko, jonka pohjalta käyrät on piirretty (Facts on... 1986: 96-97; Intra- and... 1997b).

Sekä tuonnissa että viennissä on erojen lisäksi paljon yhtäläisyyksiä: Itävalta sekä vie että tuo samoja tuotteita. Erilaisesta poliittisesta taustasta huolimatta Itävallan ja Slovakian tuotantorakenne ja kaupan rakenne muistuttavat toisiaan, koska vertailussa on kaksi teollistunutta valtiota. Olisi erikoista, jos valtioiden kaupparakenteet eroaisivat täysin toisistaan, sillä valtioiden läheisyys ja resurssien samankaltaisuus ovat antaneet melko yhtäläiset

lähtökohdat alueille. Eroja kuitenkin on, ja nämä erot kertovat siitä, kuinka valtiot ovat erikoistuneet eri suuntiin.

Itävallan tuonti Slovakiasta on, ainakin vielä, raaka-ainepainotteisempaa kuin vienti. Raaka-ainepainotteisuutta kuvastaa hyvin se, että pelkästään raaka-aineiden osuus Itävallan tuonnista vuonna 1996 oli noin yhdeksän prosenttia. Samana aikana raaka-aineiden osuus viennistä oli vajaat kolme prosenttia. Vaikka viennin ja tuonnin rakenteissa on eroja, ei kuitenkaan voi puhua kolonialistisesta kaupasta Itävallan ja Slovakian välillä. Itävalta vie pidemmälle jalostettuja tuotteita ja tuo jalostamatonta tavaraa, mutta kaupankäynti ei riistä Slovakiaa. Itävaltaa ei voi ajatella riistävänä ytimenä ja Slovakiaa riiston kohteena olevana periferisenä raaka-ainevarastona. Mielestäni maiden kaupankäynnissä on ydinsemiperiferiakanssakäynnin piirteitä: Slovakia on nousemassa kilpailemaan Itävallan kanssa. Alueet muuttuvat toisiaan täydentävistä kilpaileviksi. Slovakia erikoistuu samoihin tuotteisiin kuin Itävalta, tuottaa ja vie niitä. Viennin ja tuonnin rakenne tasapainottuu, ja slovakialaistuonnin jalostusarvo nousee.

Slovakian talouden perusrakenteet ovat muuttumassa kevyemmiksi, ja samalla ulkomaankauppa muuttuu. Slovakialainen yhteistyö länsimaisten yritysten kanssa on tasaamassa eroja esim. teknologian tasossa. Slovakian alempi palkkataso houkuttelee länsiyrittäjiä ja -pääomia maahan. Näiden mukana tulee uusia innovaatioita ja tuotanto tehostuu. Raskas tuotanto vähenee ja muiden tuotteiden osuus viennistä lisääntyy. Muutos on kuitenkin hidasta, koska tuotantotekniikoita ja -menetelmiä ei Slovakian puolella muuteta toisenlaisiksi ihan hetkessä. Uusien tehtaiden rakentaminen ja vanhojen saneeraaminen vaatii pääomaa. Slovakian kannalta katsottuna kaupan kehityksen suunta on oikea: sekä tuonnin että viennin rakenne on tasaisempi, eikä valtio ole riippuvainen vain muutamasta suuresta ryhmästä, kuten Tšekkoslovakia vuonna 1984. Monipuolisempi kaupan rakenne on turvallisempi, koska yksipuolisuus lisää riskiä. Esim. maailmanmarkkinahintojen heilahtelu saattaa vaikuttaa tuhoisasti yksipuoliseen talouteen. On vaarallista säilyttää kaikkia munia samassa korissa.

## **7. Raja-alueen rakenteellinen näkökulma: infrastruktuuri**

Yhteiskunnan perusinfrastruktuuri, perusrakenne, luo mahdollisuudet ihmisen toiminnalle, liikkumiselle ja kaupankäynnille. Johnstonin ym. (1994: 288) mukaan infrastruktuuri on olemassa oleva palveluiden ja mahdollisuuksien rakenne, joka mahdollistaa tuottavan toiminnan. Infrastruktuurilla tarkoitetaan usein maantie-, rautatie- ja vesikuljetusverkkoja sekä telekommunikaatiojärjestelmiä, eli konkreettisia ja näkyviä rakenteita. Kuljetusverkkojen lisäksi oleellinen osa rakennetta ovat kuljetusvälineet, esim. junat ja kuorma-autot. Infrastruktuuriin voidaan lukea myös yritykset, organisaatiot ja ihmissuhdeverkot. Tässä työssä keskityn rakenteelliseen infrastruktuuriin ja tutkin vesikuljetusta sekä rautatie- ja maantieverkkoja. Sivuan myös hieman alueen lentoliikennettä.

### **7.1. Infrastruktuurin erot rajan eri puolilla**

Itävallan ja Slovakian välisellä raja-alueella infrastruktuurin erot ovat selvät, ja rajan eri puolien rakenteet poikkeavat toisistaan paljon. Taloudellinen ja poliittinen erilaisuus on muokannut kuljetusverkot erilaisiksi: Itävallan puoli on kehittyneempi ja tehokkaampi kuin Slovakian puoli. Slovakian puolen infrastruktuuria leimaa vanhanaikaisuus. Yksi syy kuljetusverkkojen takapajuisuuteen Slovakiassa oli neuvostojohdoinen taloudellinen yhteistyö, joka lopetti pitkälle jalostetun infrastruktuuriteknologian tuonnin lännestä. Neuvostoliitto oli Itä-Euroopan maiden tutkimus- ja kehittämiskeskus. Innovaatiot eivät levinneet Länsi-Euroopasta itään, ja Itä-Euroopan maat jäivät kehityksessä jälkeen. Suurimmat erot idän ja lännen välillä ovat juuri pitkälle kehitetyssä infrastruktuurissa. Yhteistyö länsimaiden kanssa ei ollut kommunistihallitusten toimintatapa. Yhteistyön puuttumisen takia itä-länsisuuntaiset kuljetusverkot jäivät kehittymättä. (Fidrmuc ym. 1994: 62).

Kommunistisen työnjaon ja suunnitelmatalouden pyrkimyksenä oli keskittyä tuottavaan toimintaan ja erityisesti raskaaseen teollisuuteen. Infrastruktuurin kehittäminen ja ylläpitäminen jäivät toissijaisiksi, ja niihin panostettiin mahdollisimman vähän. Tuotannon ja kuljetuksien lisääntyessä heikot ja riittämättömät kuljetusverkot aiheuttivat pullonkauloja, joiden takia muiden sektoreiden tehokas toiminta vaikeutui ja talouden tehokkuus laski. (Hunya 1995: 371). Itävallassa infrastruktuuriin on panostettu mahdollisuuksien mukaan jatkuvasti: kuljetusverkkoja on kehitetty ja laajennettu. Itävallan puoli on pysynyt paremmin kehityksessä mukana ja infrastruktuuri vastaa paremmin kuljetuskysyntää.

Suunnitelmatalouden aikana suurimmat infrastruktuuri-investoinnit ohjattiin suuriin yksittäisiin projekteihin. Suurhankkeet olivat tyypillisiä tuotantomäärään perustuvalla sosialistisella ajattelulla. Varojen kohdentaminen vain muutamaankin kohteeseen sai aikaan sen, että infrastruktuurin yleinen taso laski. Jatkuva kehittäminen ja korjaus unohdettiin. Epätasaisesti jakautuneet investoinnit lisäsivät kaikkien muiden tekijöiden ohella infrastruktuurin rappeutumista ja takapajuisuutta. (Hall 1993: 23).

Infrastruktuuriin panostamisen lisäksi kuljetuskysynnän laatu on toinen seikka, jonka takia kuljetusverkkojen taso on Slovakian ja Itävallan puolella erilainen. Suunnitelmataloudessa kuljetuksien pääpaino oli määrässä, markkinataloudessa laadussa. Slovakian maatalous ja teollisuus olivat materiaalisuuntautunutta suurtuotantoa, joka tuotti suuria määriä lopputuotteita: kuljetukset oli suunniteltu niitä varten. Slovakialaisten yritysten tuotanto oli erikoistumatonta, tuotteiden valikoima oli suppea ja varastot olivat suuret. Erikoistumatonta fordistinen suurtuotanto vaati massakuljetuksia, jolloin kuljetusnopeus ja kuljetustäsmällisyys kärsivät. (Hunya 1995: 371-372). Massatuotannossa ja massakuljetuksissa kuvastuvat sosialistinen työnjako ja pyrkimys omavaraisuuteen. Omalla tuotannolla taattiin se, että kaikilla oli tavaraa eikä ulkomaiseen tuontiin tarvinnut turvautua. Tuotteiden määrä oli tärkein kriteeri, laatu ja tuotannon tehokkuus toisarvoisia.

Tuotannon ja talouden peruserot ovat muokanneet yhteiskunnan perusrakenteen erilaiseksi rajan eri puolilla. Tämä tuo ongelmia nyt, kun kaupankäynti maiden välillä lisääntyy. Slovakian talouden rakennemuutoksen myötä kuljetukset muuttuvat ja lisääntyvät. Tuotanto erikoistuu yhä enemmän, ja kuljetustekniikat kehittyvät yhä länsimaisemmiksi. Yritysten tulos ja kilpailukyky paranevat, kun pääoma saadaan kiertämään varastoista. Lisääntyvä kuljetustarve vaatii parannuksia infrastruktuuriin: vesikuljetusta pitää kehittää, maanteitä ja rautateitä korjata.

Sosialistinen suunnitelmatalous jätti raskaan perinnön. Entisillä sosialistimailla on suuria vaikeuksia saada infrastruktuuriaan sellaiselle tasolle, että kehitys voi jatkua ja ero länsimaihin verrattuna pienentyä. Infrastruktuurin yleinen huono taso on näkynyt etenkin maanteilla. Tiet eivät ole riittäviä ja syntyy ruuhkia. Tien laatukin on usein heikko. Välillä on ollut vaikeuksia saada polttoainetta ja varaosia. (Hall 1993: 21). 1990-luvun alun jälkeen tilanne on parantunut, koska ulkomaisten investointien avulla tieverkkoa on voitu

parantaa ja ulkomaiset öljy-yhtiöt ovat perustaneet toimipisteitään entisiin sosialistimaihin. Bratislavan keskustassa voi tankata itävaltalaisen OMV-yhtiön polttoainetta. Autokanta on parantunut Bratislavassa: Petrzalkassa on mm. Porschen myymälä.

Vaikka transitiomaiden ja entisten sosialistimaiden infrastruktuuriongelmat ovat vakavia ja suurempia kuin länsimaissa, on länsimaillakin omat vaikeutensa. Itävallassa maantiekuljetus lisääntyy ja tiestön kapasiteetti on useilla alueilla jo täysin käytössä: ruuhkat ovat joka-päiväisiä myös Wienissä. Maantiet ja rautatiet eivät toimi ilman kunnostusta ja huoltoa Itävallankaan puolella. Tiheämpi verkko vaatii enemmän investointeja pysyäkseen toimintakunnossa.

Ero Itävallan ja Slovakian infrastruktuurin välillä vaikeuttaa kaupankäyntiä. Näkyvän rakenteen lisäksi näkymättömät infrastruktuurin rakenteet vaikuttavat asiaan: ulkomaankauppaan liittyvä byrokraattisuus ja toimintatapojen erot vähentävät kauppaa maiden välillä. Yleisen perusrakenteeseen liittyvät ongelmat ovat monitahoisia, ja ongelmat vaikuttavat toisiinsa. Esim. Slovakian hallinnolliset ja poliittiset ongelmat vaikuttivat ulkomaisiin investointeihin. Ulkomaisten investointien vähäisyys aiheuttaa sen, että liikenneverkkojen parantaminen on vasta aluillaan. Riittämättömät kuljetusverkot vähentävät ulkomaankauppaa ja valuuttatuloja.

Infrastruktuurin saaminen länsimaiselle tasolle on tärkeä tekijä transitiomaiden välisessä kilpailussa. Keskisen Itä-Euroopan valtiot kilpailevat toisalta länsimaiden kanssa, mutta toisalta myös toistensa kanssa. Useiden valtioiden uudistusten ja parannushankkeiden kärkipäässä on infrastruktuurin ja länsiyhteyksien parantaminen. Se valtio, joka saa toimivat kuljetusyhteydet idän ja lännen välissä, saavuttaa alueellisen keskuksen aseman. Siitä muodostuu taloudellinen ja toiminnallinen ydin. (Hall 1993: 33; Fidrmuc ym. 1994: 62). Taloudellisen toiminnan keskittyminen luo vaurautta ja antaa mahdollisuuden kehittää rakenteita lisää. Infrastruktuurin kehittyminen vaikuttaa ratkaisevasti keskisen Itä-Euroopan transiiovaltioiden aluerakenteeseen. Slovakian liikenne- ja kuljetusverkon kehittäminen ja liittäminen Itävaltaan ja sitä kautta Länsi-Eurooppaan vaikuttaa ratkaisevasti siihen, tuleeko Slovakiasta itäisen Euroopan ydin-, semiperiferia- vai periferia-alue.

## **7.2. Tonava**



Tonava yhdistää Wienin ja Bratislavan. Vesireitti on molemmille maille tärkeä, koska kummallakaan ei ole suoraa pääsyä merelle. Tonava on tarpeeksi leveä ja syvä suurillekin aluksille, joten osa maiden välisestä ulkomaankaupasta ja matkustajaliikenteestä kulkee vedessä. Wien ja Bratislava sijaitsevat nk. Reinin - Mainin - Tonavan talousalueella, joka ulottuu koko Euroopan halki Pohjanmereltä Mustallemerelle (Fischer & Rammer 1993: 106). Tonava on liitetty kanavalla Mainiin ja Reiniin, ja se on maiden henkireikä Keski-Euroopan ydinalueen markkinoille. Joki on kaupungeille tärkeä yhteys sekä paikallisella että maanosan tasolla. Reinin - Mainin - Tonavan kanaali valmistui 1992.

Tonavaa on käytetty kulku- ja kuljetusreittinä jo kauan. Joki oli luonnollinen kulkuväylä ennen rauta- ja maanteitä. Ennen höyrylaivojen keksimistä joen käyttö kuljetusreittinä oli vähäistä ja epäsäännöllistä, koska joen virrat ja pyörteet olivat ylivoimaisia moottoritoimille laivoille. Höyryalusten keksiminen lisäsi rahdin ja matkustajien määrää Tonavalla sekä Wienin ja Bratislavan välillä. Ensimmäinen höyryalus -”keksintö, jolla voitiin nousta jokea vastavirtaan ilman vetoapua”- kynti Tonavan aaltoja vuonna 1813, ja vuonna 1822 perustettiin ensimmäinen höyrylaivaosakeyhtiö (Zimmermann 1914: 9, 11-12).

Vesikuljetuksissa kuljetettavaa tavaraa on paljon ja tavaran jalostusarvo on alhaista. Usein rahtilaivoista löytyy jalostamatonta irtotavaraa - bulkkia - esim. kivihiiltä, malmia tai viljaa. Vesikuljetuksen kiinteät kustannukset ovat korkeat, mutta varsinainen rahtikustannus jää pieneksi. Kiinteillä kustannuksilla tarkoitetaan esim. terminaalin vuokrakustannuksia sekä laivojen huolto- ja korjaustoimenpiteitä, eli kustannuksia, joita aiheutuu, vaikka ei kuljetettaisi kuutiotakaan tavaraa. Koska vesikuljetuksessa kuljetettavan tavaran määrä on suuri, laskee varsinainen rahtikustannus pieneksi. Mitä pitempi kuljetusmatka on ja mitä enemmän kuljetettavaa tavaraa on, sitä taloudellisempaa vesikuljetus on. Taloudellisesti ajateltuna vesikuljetuksen hyvä puoli on myös se, että kuljetusverkkoa ei juurikaan tarvitse huoltaa, kuten maanteitä ja rautateitä, ellei sitten vesistöjen suojelua lasketa huoltokustannuksiksi. Vesikuljetus on kuitenkin täysin sidottu vesireitteihin, ja tavaran kuljetuskustannuksiin täytyy aina muistaa lisätä kuljetus satamasta kuluttajalle.

Taulukko 2. Eri kuljetusmuotojen osuudet Itävallan ja Slovakian välisessä ulkomaankaupassa vuonna 1995 (Statistisches... 1995: 338, 345; 1997: 332, 338; ÖSTAT 1998).

	Vienti Itävallasta Slovakiaan 1995	Tuonti Slovakiasta Itävaltaan 1995
Maantiekuljetus	25,03 %	6,08 %
Rautatiekuljetus	74,92 %	57,21 %
Vesikuljetus	0,05 %	36,71 %
Yhteensä	100,00 %	100,00 %

Vesikuljetuksen osuus Itävallan viennistä Slovakiaan on pieni: vuonna 1995 se oli vain noin puoli promillea (taulukko 2). Tonava ei ole Itävallan kannalta tärkeä kuljetusreitti Slovakian kaupassa. Vastaavasti vesikuljetusten osuus Slovakiasta tulevasta tuonnista Itä-

valtaan on huomattava. Vuonna 1995 noin 37 prosenttia rajan ylittävästä slovakialaistavarasta kulki Tonavaa pitkin. Maiden välisessä kaupassa Tonava on Slovakialle merkittävämpi kuljetusreitti kuin Itävallalle. Ero johtunee liikkuvan tavaran laadusta: Slovakia vie Itävaltaan enemmän jalostamatonta bulkkitavaraa, jota kuljetetaan suurissa erissä. Itävalta puolestaan vie Slovakiaan pidemmälle jalostettua tavaraa, joka kulkee paremmin pyörillä ja kiskoilla. Eron voi vaikuttaa myös entinen sosialistinen kuljetusideologia, joka suosi suuria kuljetusyksiköitä. Slovakian vesikuljetuksen määrä Itävaltaan on laskenut vuodesta 1993 lähtien (ÖSTAT 1998). Koska kauppa Itävaltaan on kuitenkin lisääntynyt, on vesikuljetuksen merkitys vähentynyt. Tavaraliikenne siirtyy yhä enemmän aalloilta kiskoille ja pyörille.

Vaikka Itävallan viennistä Slovakiaan vain murto-osa kulkee vesitse, ei Tonava ole Itävallalle yhdentekevä kuljetusreitti, koska vuonna 1995 noin 10 prosenttia Itävallan kansainvälisestä rahtitonnistosta kulki laivalla (Statistisches... 1997: 327). Suurin osa Itävallan laivatavaraliikenteestä suuntautuu Tonavaa yläjuoksulle päin, kohti Keski-Eurooppaa. Laivatavaraliikennekin kuvastaa selvästi Itävallan ulkomaankaupan ja infrastruktuuriverkon suuntautumista länteen.

Wien ja Bratislava ovat tärkeimmät satamakaupungit, koska Tonava on ainoa vesikulku-reitti maiden välillä. Slovakian etelärajalla sijaitseva Komárno on Slovakian toinen satamakaupunki. Bratislava pyrkii nostamaan omaa asemaansa yhtenä Tonavan liikennekeskuksena (kuva 15). Kaupunkiin on perustettu uusi konttiterminaali, joka parantaa öljytoimituksia ja terminaalitoimintoja. Terminaali on rakennettu yhteistyössä itävaltalaisien kanssa (Hall 1993: 33). Bratislavan satama pystyy käsittelemään noin 7 miljoonaa tonnia rahtia vuodessa (Fidrmuc ym. 1994: 65). Wienin sataman kautta kulki yli 9 miljoonaa

naa tonnia tavaraa vuonna 1996 (Statistisches...1997: 342). Wienin satama on ollut aina suurempi kuin Bratislavan. 1920- ja 1930-luvuilla Wienin satamassa kulki tavaraa noin kaksi kertaa enemmän kuin Bratislavan satamassa (Atlas Östliches Mitteleuropa 1959: Blatt 57).



Kuva 15. Vilkasta satamatoimintaa Bratislavassa 14.5.1998. Kuva tekijän.

Rautaesiripun murtumisen ja Slovakian taloudellisen muutoksen jälkeen liikenne Tonavalla on vilkastunut: rahtialusten lisäksi joella kulkee matkustaja-aluksia (kuva 16). Wienin ja Bratislavan välillä on päivittäinen kantosiipialusyhteys, ja matka kestää noin kaksi tuntia. Matkan varrella laivat ajavat Wienin sähkövoimalan kautta. Veden pinnan korkeusero turbiinin eri puolilla on melkein kymmenen metriä, joten kahden tunnin matka-ajasta voimalassa odotteluun kuluu noin 45 minuuttia. Kun matkustin laivalla Wienistä Bratislavaan, ahtaaseen tasausaltaaseen sulloutui yhtäkkiä neljä laivaa. Viereinen kantosiipialus oli saman yhtiön, mutta sen määränpää oli kauempana idässä: se jatkoi Budapestiin asti. Tonava on edelleen tärkeä kulkureitti Wienistä itään.



Kuva 16. Rahtialus Tonavalla matkalla Wienistä Bratislavaan 9.5.1998. Kuva tekijän.

Vesikuljetusten määrä koko Reinin - Mainin - Tonavan talousalueella lisääntyy Fischerin & Rammerin (1993: 137-140) arvioiden mukaan moninkertaiseksi nykytilanteeseen verrattuna. Vuosituhannen vaihteen ensimmäisillä vuosikymmenillä aalloilla liikkuvan tavarin määrä voi olla jopa kymmenkertainen nykytilanteeseen verrattuna. On vaikeata uskoa, että vesikuljetus lisääntyisi yhtä paljon Itävallan ja Slovakian välillä, etenkin jos tämänhetkinen Slovakian ulkomaankaupan rakenteen muuttuminen yhä jalostetumpaan suuntaan jatkuu. Jos Balkanin tilanne rauhoittuu, voi vesikuljetus Tonavalla lisääntyä huomattavastikin,

mutta yhä harvempi alus pysähtyy Wieneriin tai Bratislavaan. Lisääntyvä liikenne on transi-tioliikennettä Itä- ja Keski-Euroopan välillä.

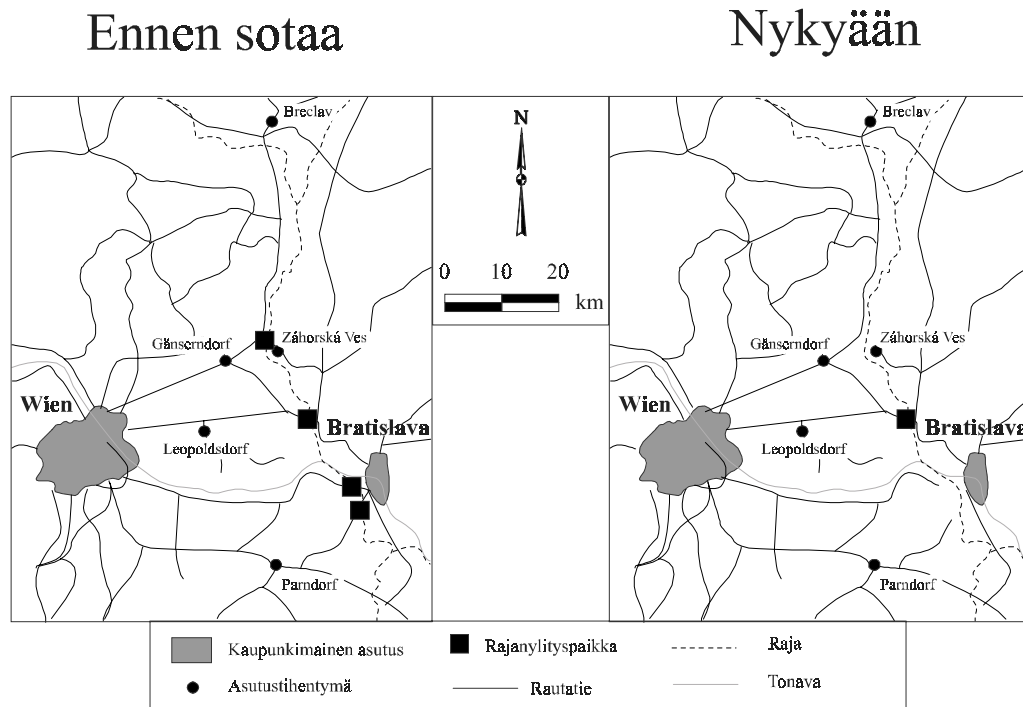
### **7.3. Rautatieverkko**

Rautateiden kehittyessä vesikuljetuksen merkitys väheni. 1800-luvun puolivälin jälkeen Itävallan ja Slovakian raja-alueen rautatieverkko alkoi hahmottua ja yhä enemmän tavara- ja ihmisvirrasta alkoi kulkea kiskoilla. Wien oli monarkian rautatiekeskus (Umlaut 1897: 740). Rautatie oli joustavampi kuin vesikuljetus: rataa voitiin rakentaa tarpeen mukaan. Vuosisadan vaihteen vuosikymmeninä rautatieverkko kehittyi ja kasvoi. Hunyan (1995: 371) mukaan rautatieverkon kohentuminen lisäsi ja kehitti samalla teollisuutta.

Raja-alueen rautatieverkko kasvoi vuoteen 1918 saakka. Itävalta-Unkarin kaksoismonarki-an hajottua ja Itävallan ja Tšekkoslovakian itsenäistyttyä verkko on pienentynyt. Wienin ja Bratislavan välinen yhteys on mielenkiintoinen. Ensimmäinen junayhteys valmistui jo vuonna 1848. Rata kulki tällöin Gänserndorfin kautta pohjoisesta. Vuonna 1870 valmistui suurempi yhteys kaupunkien välillä hieman etelämmäs, Tonavan pohjoispuolelle. Vuonna 1897 avattiin junayhteys Bratislavasta Wien - Budapest-rataan. Ensimmäisen maailmanso-dan kynnyksellä 1914 valmistui vielä neljäs raideyhteys kaupunkien välillä Tonavan etelä-puolelle joen varteen. (Hölzels Verkehrskarte...; Eisenbahnen... 1912; Österreich-Atlas 1963: Historisches Entwicklung des Eisenbahnnetzes). Parhaimmillaan Bratislavan ja Wienin välillä oli siis neljä eri reittimahdollisuutta.

Viimeisenä valmistunut nk. Bratislava-rata (Preßburger Bahn) tuhoutui toisessa maailman-sodassa, eikä sitä ole korjattu sen jälkeen (kuva 17). Samanlainen kohtalo oli rajan ylittä-vällä radalla hieman pohjoisempana, Záhorská Vesin kylässä: ennen rajan ylittänyt linkki on nyt vain pistorata, joka loppuu rajalle. Parin kilometrin päässä rajan länsipuolella kulkee pääjunarata Wienistä pohjoiseen kohti Tšekin Breclavia. Rajan ylittävä yhteys on poikki myös radalta, joka kulki Bratislavasta Wien - Budapest-radalle Parndorfin kylän läheltä. Nykyään kaupunkien välillä on kaksi ratayhteyttä, mutta rajan voi ylittää vain yhdestä kohtaa (Wien Niederösterreich 1997). Junat kaupunkien välillä käyttävät vain eteläisempää rataa, joka kulkee Leopoldsdorfin kylän läheltä. Sodanjälkeinen poliittinen näkemys ja

rautaesirippu muodostivat tiukan rajan, ja junayhteyden katkaiseminen on konkreettinen esimerkki rajan puskuroivasta funktiosta.



Kuva 17. Itävallan ja Slovakian raja-alueen junaradat ennen toista maailmansotaa ja nyt.

Itävallan ja Slovakian välisessä kaupassa rautatiekuljetus on selvästi tärkein kuljetusmuoto. Itävallan viennistä Slovakiaan noin  $\frac{3}{4}$  kulki kiskoja pitkin vuonna 1995. Rautatiekuljetuksen osuus Slovakiasta tulevasta tuonnista Itävaltaan oli vuonna 1995 noin 57 prosenttia (taulukko 2). Kun tarkastelee Itävallan kansainvälistä kokonaisrahtia, huomaa, että rautatiekuljetuksen osuus on likipitään sama sekä Slovakian kaupassa että koko ulkomaankaupassa: Itävallan kansainvälisestä kokonaisrahdista 60 prosenttia kulki rautateitse vuonna 1995 (Statistisches... 1997: 327). Slovakian maantieverkko on huonommassa kunnossa kuin Itävallan, ja tämän takia on, ainakin joissain tilanteissa, helpompi kuljettaa tavaraa rautateitse. Täytyy saman tien todeta, että maantieverkon lisäksi myös rautatieverkko alkoi rappeutua kommunismin nousun myötä, koska rautatiekuljetukset suunniteltiin massatuotannon mukaan ja yleinen kehittäminen ja ylläpitäminen unohdettiin. Historiallinen läheisyys on ehkä tärkein syy siihen, että tavaraa kuljetetaan paljon Slovakiasta Itävaltaan rautateitse. Rautatieyhteydet ovat olleet hyvät, vaikkakin yhteydet heikkenivät huomattavasti sodan jälkeen. Rautatiekuljetuksen suosiota selittää historiallisten seikkojen lisäksi

Slovakian talouden kuljetusrakenne: rautatiekuljetukset - kuten myös vesikuljetukset - sopivat sosialistisen ajattelun kannattamiin suuriin kuljetusyksiköihin. Slovakian raskasta kuljetusrakennetta ei voi muuttaa nopeasti.

Jos alueella on paljon liikennettä, liikenneverkko pyritään pitämään toimivana. Toisaalta taas, jos liikenneverkko on toimiva, se kanavoi ja houkuttelee liikennettä. Liikenneyhteydet heijastavat ihmisen toimintaa ja liikkeen suuntaa alueella. Sekä Itävallan että Slovakian rautatieliikenteen pääsuunta on pois rajalta. Vaikka liikenteelliset solmukohdat - pääkaupungit - sijaitsevat lähekkäin, oli liikkeen suunta aikaisemmin pois raja-alueelta: Slovakia oli suuntautunut pohjoiseen ja itään, Itävalta länteen. Suuntautumiseen vaikutti poliittiset ja taloudelliset tekijät. Tšekkoslovakian SEV-jäsenyys ja kommunistinen työnjako sitoi poliittisen päätöksenteon ja kauppasuhteet itään, ja rautatieverkko suuntautui toiminnan mukaan. Tšekkoslovakian ulkomaankaupasta leijonanosa suuntautui entisiin sosialistimaihin. Pelkästään Neuvostoliiton osuus Tšekkoslovakian ulkomaankaupasta vuonna 1987 oli 43,5 prosenttia (Lukas 1990: 28). Itävallassa toiminta suuntautui Keski-Eurooppaan: vuonna 1988 silloisten EU-maiden osuus Itävallan ulkomaankaupasta oli noin 71 prosenttia (OECD Economic Surveys - Austria 1991: 107).

Nyt rajan ylittävä yhteys on jälleen vilkkaassa käytössä, mutta ongelmana on radan heikko kunto. Rata ei ole tarpeeksi hyvässä kunnossa, jotta se voisi tyydyttää lisääntyvän kuljetustarpeen. Toisaalta nykyinen yksi yhteys ei paranneltunakaan riitä, jos liikenne lisääntyy nykyistä tahtia. Uusien yhteyksien rakentaminen Itävaltaan ja Wieniin on tärkeätä Bratislavan ja sitä kautta koko Slovakian kehitykselle. Sekä Slovakian että Itävallan puolella on suunnitelmia, että vanhoja yhteyksiä rajan yli avattaisiin uudelleen. Bratislavan eteläosassa, Petržalkassa, on hiljattain avattu uusi moderni juna-asema, joka on suunniteltu juuri uutta ratayhteyttä silmällä pitäen. Rautatieasemasta on suunniteltu uutta ulkomaankaupan sillanpääasemaa, ja sijainniltaan se onkin oivallinen: matkaa Itävallan rajalle on vain muutama kilometri. Unkarin rajalle matkaa on noin 15 kilometriä.

On suunniteltu, että vanha Bratislava-rata kunnostetaan ja avataan uudelleen rajan ylittäväksi yhteydeksi. Rataa ei tarvitse rakentaa kuin noin viisi kilometriä, koska Itävallan puolella paikallisjunarata kulkee aivan rajan tuntumaan saakka. Bratislava-radasta ei varmaankaan tule päärataa kaupunkien välillä, koska paikallisjunaradan kunnostaminen

raskaalle rahtiliikenteelle voi olla liian suuri investointi. Toiseksi Tonavan ympärillä on kaunis luonnonsuojelualue, joka kärsii vilkkaasta tavaraliikenteestä. Radan suurin merkitys on, että radan ympäristö on viihtyisä virkistysalue ja vapaa-ajanviettopaikka (Räumliche... 1992: 54).

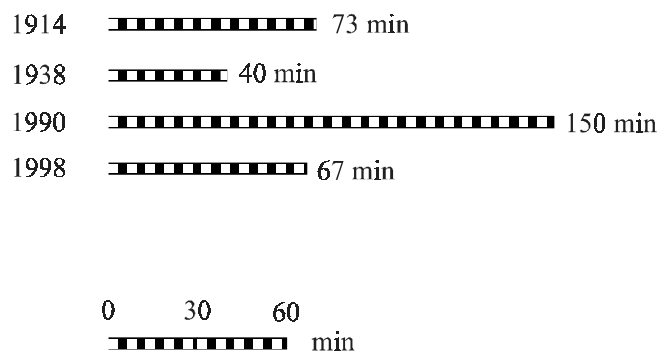
Petrzalkan rautatieasemalta on yhtä lyhyt matka rajan yli Kittseen rajakylään kuin Bratislava-radalle. Kittseen kylään päättyy pistorata Wien - Budapest-radasta. Tästä yhteydestä voi tulla uusi päärata kaupunkien välillä, koska paikallisrata yhtyy pääraataan Parndorfin kylässä. Päärata on moniraiteinen, ja radalla voi ajaa lujempaa, joten päärata sopii paremmin tavarakuljetukseen ja raskaaseen rahtiliikenteeseen kuin Bratislava-rata. Bratislava - Kittsee - Parndorf - Wien-yhteyden piti valmistua vuoden 1997 loppuun mennessä (Kelcová 1996: 17). Rahoitusongelmien tai muiden vastoinkäymisten vuoksi yhteys ei ole vielä valmis. Nykyinen yhteys Marcheggin kautta lienee kaikkein otollisin pääradaksi, koska se on jo käytössä. Lisääntyvä kuljetustarve kuitenkin vaatii muitakin yhteyksiä.

Radan kunnostamisessa ja avaamisessa törmätään ongelmaan, joka yhdistää sekä transitiotalouksia että länsimaisia talouksia: mistä rahat? Infrastruktuuri-investoinnit ovat kallista, ja erityisesti transitiomailla on vaikeuksia kerätä tarpeeksi pääomaa hankkeiden toteuttamiseen. Ulkomaisten investointien merkitys korostuu entisestään. Toinen ongelma on se, kuinka saada rajan eri puolen radat samalle tasolle. Slovakian rautatiejärjestelmän ja talouselämän kehitykselle on tärkeitä kytkeytyminen eurooppalaiseen verkkoon. Ongelma on sama kuin muiden infrastruktuurin osien kohdalla: takapajuisuus verrattuna länteen. Keskisen Itä-Euroopan valtioiden rautatieverkon kehittämistä on ohjannut TER (Trans-European Railways). TER on järjestö, joka pyrkii saamaan itärautatiet samalle tasolle kuin läntiset ja yhdistämään nämä keskenään. Itärautateiden suunnittelussa käytetään eurooppalaisia standardeja, ja toimintaa valtioiden rajoilla pyritään parantamaan: raiteita ja asemia saneerataan, ja passintarkastuksia pyritään nopeuttamaan vähentämällä junien pysäyttämistä rajoilla. (Hunya 1995: 375-376).

Matkustajaliikenne kaupunkien välillä on vilkasta. Wienistä ja Bratislavasta on päivittäin neljä lähtöä, Wienistä työpäivisin vielä yksi lisälähtö. Matka paikallisjunalla kestää noin tunnin. TERin toiminta on varmaan tehonnut, koska juna ei pysähdy rajalla ollenkaan ja passintarkastus käy joutuisasti. Tarkastuksen joutuisuus riippuu siitä, mistä on tulossa. Ke-

väällä 1998 tulin junalla Bratislavasta Wieneriin ja passintarkastus ei kestänyt kuin hetken. Suomen passi varmasti edisti asiaa. Mukana oli myös musiikkiluokkalaisia Saksasta, ja heidän passinsa vilkaistiin yhtä nopeasti. Samassa vaunussa oli mies ukrainalaismies, johon tullivirkailijat suhtautuivat huomattavasti epäilevämmiin. Hän joutui avaamaan matkatavaransa ja näyttämään kassinsa sisällön viranomaisille. Itävallan raja on EU:n itäraja, mikä taas on lisännyt unionin ulkopuolisten matkustajien rajakontrollia.

Bratislavan ja Wienin relatiivinen etäisyys on muuttunut viimeisen sadan vuoden aikana useaan kertaan. Aikaetäisyys junalla (kuva 18) osoittaa hyvin sen, kuinka rautaesirippu



Kuva 18. Wienin ja Bratislavan aikaetäisyys junalla (Maier & Masek 1992: 43; Mládek 1998).

salpasi toimintaa ja liikettä rajan yli toisen maailmasodan jälkeen yli 40 vuotta: alueen luonnollinen toiminta loppui. Matkustaminen ja tavaroiden kuljettaminen rautateitse oli vaikeata. Rataverkko ei kehittynyt, päinvastoin se taantui ja kutistui. Nyt kun raja on taas avoimempi ja kulkeminen vapaampaa, on rautatieliikenne palaamassa normaalimaksi. Olisi mielenkiintoista tietää,

kuinka nopeasti matka taittuu ensi vuosituhanella, jos uudet, nopeammat yhteydet saadaan aikaiseksi. Päästäänkö sotaa edeltävään tilanteeseen ja saadaan viidenkymmenen vuoden eristyneisyyden takia syntynyt ero kiinni? Saadaan tai ei, eristyneisyys on jättänyt jälkensä ja rautatieverkko vaatii suuria investointeja kehittyäkseen toimivaksi verkoksi, osaksi toimivaa talousaluetta.



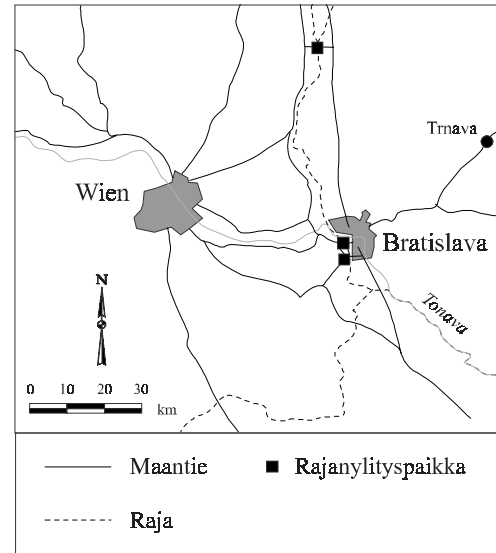
#### 7.4. Maantieverkko

Kun komentotalouden aika Slovakiassa päättyi, yritysten ja taloudellisten järjestöjen lukumäärä kasvoi äkisti. Tämä aiheutti sen, että valtion sisäinen ja ulkoinen kauppa siirtyi osittain kiskoilta pyörille. Samalla taloudellisten yksiköiden koko pieneni, kun yksityisyritysallisyys sallittiin ja suuria valtionyhtiöitä yksityistettiin. Kuljetuskysyntä muuttui: tarvittiin yhä pienempiä, joustavampia ja nopeampia kuljetuksia. Tämä oli päinvastaista entiseen sosialistiseen massakuljetuskysyntään verrattuna ja aiheutti ongelmia, koska maanteiden kunto oli huono ja kapasiteetti ei ollut riittävä. Tiet ruuhkautuivat ja ylikuormittuivat. (Hunya 1995: 373).

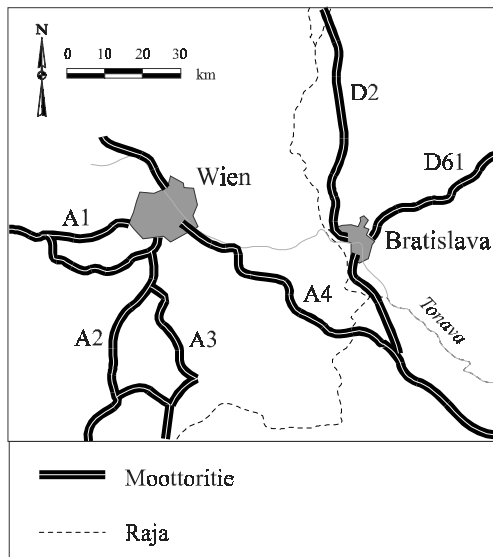
Maantiekuljetuksen määrä keskisen Itä-Euroopan maissa voi Hunyan (1995: 373) mukaan kasvaa kolminkertaiseksi vuoden 1990 alusta vuosituhannen vaihteeseen mennessä. Autojen tiheys voi kaksinkertaistua vuoteen 2000 mennessä. Slovakia ei tee poikkeusta: aamu- ja iltapäiväruuhkat ovat yleisiä Bratislavassa. Maantiekuljetuksen määrän lisääntyessä ympäristöhaitat kasvavat, koska suurimmalla osalla väestöstä ei ole varaa ostaa uusia, vähemmän ympäristöä rasittavia ajoneuvoja. Vaikka autojen laatu paranee länsituonin ja Slovakian oman tuotannon ansiosta, suurin osa slovakkeista ajaa vielä vanhoilla autoilla. Kaikilla ei ole mahdollisuutta ostaa Bratislavan Devínska Nova Vesissä rakennettua Volkswagenia.

Vuonna 1995 joka neljäs rahtitonni Itävaltasta kulki rajan yli Slovakiaan pyörillä (taulukko 2). Samana vuonna Slovakiasta rajan yli länteen vain kuusi tonnia sadasta tuli pyörillä. Maantiekuljetuksen osuus on ainakin Slovakiasta Itävaltaan päin pieni. Täytyy muistaa, että maantiekuljetuksen - kuten muidenkin kuljetusmuotojen - osuus on laskettu tonneista eikä tavararavasta. Vaikka maantiekuljetus ei määrällisesti yllä rautatiekuljetuksen tasolle, on sen osuus kuitenkin merkittävä jos huomioidaan tavararavaro. Slovakian suuret kuljetusyksiköt ja tiestön suhteellisen huono kunto vähentävät maantiekuljetuksen osuutta.

Maantiekuljetuksen suuntautuminen on ollut samanlainen kuin rautatiekuljetuksen: pois rajalta tai rajan suuntaisesti pohjoiseen tai etelään. Maantieverkko, aivan kuin rautatieverkko, raja-alueella ilmentää rajan puskuroivaa vaikutusta (kuva 19). Rajan ylittävä liikenne on ollut vähäistä, ja esim. linja-autoliikenne Wienistä on suuntautunut pääosin muihin suuntiin kuin itään (Schmid 1958: Karte). Nyttemmin rajan madaltumisen myötä linja-autoliikenne kaupunkien välillä on vilkastunut ja linja-automatkustamisesta pitävälle on paljon mahdollisuuksia. Kaupunkien välillä on sunnuntaita lukuunottamatta yhdeksän lähtöä joka päivä. Tiheä aikataulu kertoo vilkkaasta liikenteestä. Matka Wien Mitten linja-autoasemalta Bratislavan linja-autoasemalle kestää puolitoista tuntia.



Kuva 19. Itävallan ja Slovakian raja-alueen tärkeimmät maantiet.



Kuva 20. Itävallan ja Slovakian raja-alueen moottoritiet.

Moottoritie Bratislavasta pohjoiseen kohti Prahaa (D2) ja etelään kohti Budapestiä kulkee rajan suuntaisesti (kuva 20). Slovakian moottoritieverkko pohjautuu neuvostoaikana tehtyyn moottoritiesuunnitelmaan, jonka tavoitteena oli yhdistää Praha ja Bratislava Neuvostoliittoon. Moottoritien suunniteltiin kulkevan maan halki itä-länsisuunnassa ja nykyiset moottoritiet maan keski- ja itäosissa ovat osa tätä suunnitelmaa. Nyttemmin alkuperäistä suunnitelmaa on laajennettu ja painopisteinä ovat yhteydet länteen Itävaltaan ja etelään Unkariin. (Fidrmuc ym. 1994: 64). Moottoritie Bratislavasta Unkarin

rajalle on jo avattu.

Maantieliikenne lisääntyy nopeasti, ja Bratislavan keskustan ympäri kulkeva moottoritie on valmistumassa. Petrzalka on saanut uuden roolin liikenteellisenä keskuksena. Kaupungin sisäisessä liikenteessä se on ongelma-alue, mutta ajateltaessa koko valtion tasoa, se on moottoriteiden solmukohta. Rajaa pitkin kulkeva moottoritie Prahasta muuttuu Petrzalkassa etelään, Unkariin, vieväksi moottoritieksi. Itää kohti kulkeva moottoritie Trnavaan ja Trenciniin (D61) loppuu tällä hetkellä Bratislavan itäpuolelle, mutta puuttuva kuuden kilometrin osuus on jo suunniteltu (Trizna 1997: 181). Kun itäinen ohitustie valmistuu, Petrzalka on sekä Slovakian sisäisen moottoritieverkon keskus että eurooppalaisen E75-tien tärkeä risteysalue. E75 kulkee Gdanskista Bratislavan kautta Ateenaan, ja yhteyden avulla Bratislava pääsee osaksi itäisen Euroopan maantieverkkoa.

Wien on suurimpana keskuksena luonnollisesti itäisen Itävallan liikennenuodi. Moottoritiet kulkevat säteittäisesti länteen (A1, Westautobahn), etelään (A2, Südbahn) ja kaakkoon (A4, Ostautobahn tai Flughafenautobahn). Etelän Südbahnista eroaa Wienin eteläpuolella Südostautobahn (A3). Bratislavaan ei kulje moottoritietä, vaikka se on lähellä ja se on ollut suuri keskus jo kauan. Wienin ja Bratislavan välillä on suora maantieyhteys. Nopein reitti on Tonavan etelärantaa pitkin, Bratislava-rataa seuraillen. Bratislavan keskustan lähellä on kaksi rajanylityspaikkaa, ja kolmas mahdollisuus päästä rajan yli on noin 50 kilometriä pohjoisempana, Tšekin rajan läheisyydessä.



Kuva 21. Autojonoja Bergin rajanylityspaikalla 15.5.1998.  
Kuva tekijän.

Vilkkain ylityspaikka on aivan Petrzalkan kyljessä oleva Berg (kuva 21). Se sijaitsee liikenteellisesti hyvällä paikalla, aivan moottoritien tuntumassa. Vaikka rajakontrolli ei ole yhtä tiukkaa kuin rautaesiripun aikana, on rajalla usein jonoja. Toisaalta on myös niin, että rajan avautuminen on synnyttänyt jonoja,

koska nyt matkustaminen ja kaupankäynti on mahdollista. Rajan madaltumisesta huolimatta itävaltalaisrajavartijat ovat varautuneet kiperiin tilanteisiin: lanteilla roikkuvat konepistoolit rauhoittavat rajan ylittäjää kummasti. Rajalle käydessäni seurasin kuuliaisesti rajavartioiden ohjeita.

Käytännössä kaikki maantietä pitkin kulkeva ulkomaankauppa maiden välillä kulkee Bergin kautta, koska viisi kilometriä etelämpänä oleva Kittseen raja-asema on tarkoitettu vain paikallisille. Totesin sen karvaasti itsekkin: en päässyt läpi. Pohjoisessa oleva raja-asema ei ole tärkeä tavarakuljetusten kannalta, koska rajan ylittävä tie on pieni. Sillä on lähinnä vain paikallista merkitystä. Toinen seikka, joka vaikuttaa siihen, että Berg on tärkein rajanylityspaikka maiden välillä, on se, että Bratislava on ulkomaankaupan sillanpääasema, jonka kautta tavarat kulkevat. Bergin raja-aseman liikenteellinen sijainti parantuu entisestään, kun Bratislavasta Unkarin rajalle kulkeva moottoritie valmistuu. Alueella on mittavia infrastruktuurihankkeita: uutta moottoritietä syntyy ja



Kuva 22. Moottoritietyömaa Bratislavassa, aivan Itävallan rajan tuntumassa. 14.5.1998. Kuva tekijän.

uusia siltoja rakennetaan (kuva 22). Hyvät kulkuyhteydet lisäävät rajan yli kulkevaa liikennettä. Maantierajanylityspaikkojen määrä kuvastaa hyvin sitä, kuinka eristyneisyyden aika vaikutti infrastruktuuriin. Vuonna 1939 maanteitse pääsi rajan yli seitsemästä paikasta (Atlas Östliches Mitteleuropa 1959: Blatt 54). Nykyään mahdollisuuksia on kolme.

Vaikka tieyhteys pohjois-etelä-suunnassa alkaa olla melko hyvässä kunnossa, ovat yhteydet länteen suurempien markkinoiden suuntaan vielä tärkeämmät. Maantieverkon yhdistäminen valtion rajojen yli rautatieverkon tavoin on keskeistä keskisen Itä-Euroopan maille. Rajojen yli ulottuvasta valtatieverkosta ei ainakaan vielä voida puhua, koska ainoat moottoritiet ulos maasta kulkevat Tšekkiin ja Unkariin. 1990-luvulle saakka pyrkimyksenä oli luoda pohjois-eteläsuuntainen moottoritie sosialistimaiden läpi Itämereltä Turkkiin ja Kreikkaan saakka. Poliittisen muutoksen myötä itäisen Euroopan tieprojekteissa on myötäilyt eurooppalaisia standardeja ja tehty yhteistyötä läntisen Euroopan kanssa. TEMin (Trans European Motorway) projektit tähtäävät itä- ja länsiteiden yhdistämiseen. Maanteiden suunnittelu- ja parannustöissä otetaan huomioon suunnittelu valtion rajojen ulkopuolella, koko Euroopan tasolla. (Hunya 1995: 374-375). Ongelmana projekteissa on varojen puute. Koska taloudelliset resurssit ovat rajalliset, on toteutettava vain tärkeimmät projektit.

Bratislavan ja Wienin välistä parempaa maantieyhteyttä on suunniteltu, ja sen tärkeys kasvaa koko ajan, koska yhä enemmän ihmisiä ja tavaraa virtaa rajan yli molempiin suuntiin. Moottoritieyhteys kaupunkien välillä on suunniteltu rakennettavan Bratislavan eteläpuolelta lounaaseen siten, että moottoritie yhtyisi Ostautobahniin ja sitä kautta Wieniin (Räumliche... 1992: Abbildung 2.5). Jos tämä yhteys valmistuu, se vaatisi uuden raja-aseman avaamista. Samalla Bergin tärkeys vähenisi.

Maantieliikenteen lisääntyminen on yleinen ilmiö länsimaisissa talouksissa. Lyhyen matkan kuljetuksissa maantiekuljetus on tehokkain ja taloudellisin, koska kiinteät kustannukset eivät ole korkeita ja kuljettaminen on joustavaa. Maantiekuljetus mahdollistaa ovelta ovelle -kuljetukset, eivätkä lastaus- ja purkutoimenpiteet ole sidottuja tiettyyn paikkaan. Slovakia on siirtymässä kohti länsimaista taloutta ja joustavampia kuljetuksia. On oletettavaa, että maantiekuljetusten osuus kasvaa sekä maan sisäisissä että kansainvälisissä kuljetuksissa. Tämä lisää painetta parantaa infrastruktuuria ja panostaa yhä enemmän teiden suunnitteluun ja kunnostamiseen.

## **7.5. Lentoliikenne**

Tšekkoslovakian hajoamisen jälkeen Slovakian ilmailulla oli käsissään suuri ongelma: lentotoiminta oli keskittynyt entiseen pääkaupunkiin, Prahaan, ja Bratislavan lentokenttä, Milan Rastislav Štefánikova palveli lähinnä kotimaan lentoja ja lentoja muihin sosialistimaihin. M. R. Štefánikovan ja muiden slovakialaislentokenttien rasituksena oli se, että ne olivat pitkälle ainoastaan sotilaskäyttöön tarkoitettuja. Sotilaslentokentän muuttaminen siviili-ilmailulle sopivaksi vie paljon aikaa ja rahaa.

Rajan avautuminen antoi mahdollisuuden toimia yhdessä muiden maiden lentoyhtiöiden kanssa. Erityisen tiivistä yhteistyö on vain 50 kilometrin päässä sijaitsevan Wien Schwechatin lentokentän kanssa. Wienin kenttä on selvästi Itävallan suurin ja vilkkain lentokeskus, ja sieltä on päivittäiset yhteydet joka puolelle maailmaa. Yhteistyötä on paljon etenkin loma- ja charterlennoilla (Räumliche... 1992: 79-80). Bussiyhteydet on suunniteltu niin, että ne nivoutuvat lentoliikenteeseen sujuvasti. Bratislavan lentokentältä pääsee suo-

raan bussiin, joka ajaa Schwechatin kautta Wienin keskustaan. Sama toimii myös toisinpäin.

Bratislavan lentokentän käyttö kasvaa: matkustajamäärät ovat nousseet tasaisesti koko vuosikymmenen ajan. Vuonna 1995 kenttää käytti noin 200000 matkustajaa, joka on vain noin 10% kokonaiskapasiteetista (Statistisches Bundesamt 1996: 79). Mahdollisuuksia olisi siis huomattavasti mittavampaan liikenteeseen, mutta Bratislavan kentän käyttö ajoittuu valtaosin kesäajalle. Noin puolet koko vuoden matkustajamäärästä käyttää kenttää vain kesäkuukausien aikana (Rocenska 1997: 27).

## 8. Paikallisten asukkaiden näkemys raja-alueesta ja kaupungeista

Tutkimukseni kolmannessa näkökulmassa tarkastelen paikallisten asukkaiden näkemyksiä raja-alueesta. Tein kyselylomakkeen, jonka kysymykset käsittelivät Wieniä, Bratislavaa ja kaupunkien suhdetta. Kysymykset olivat samanlaisia molemmissa kaupungeissa, mutta näkökulma oli päinvastainen. Kysyin wieniläisiltä, ovatko he käyneet Bratislavassa, ja bratislavalaisilta, ovatko he käyneet Wienissä. Haastattelulomakkeet ovat liitteinä työn lopussa (liitteet 1 ja 2).

Tarkoitukseni oli löytää vastauksista yhteisiä tekijöitä ja eroavaisuuksia. Ovatko ihmisten ajatukset raja-alueesta ja toisesta kaupungista samanlaisia vai poikkeavia rajan eri puolilla? Valitsin otokseeni suurin piirtein itseni ikäisiä vastaajia, jotta voisin verrata heidän näkemyksiään omiini, koska oma näkemykseni alueesta ja kaupunkien toiminnasta on muovautunut pitkälti tieteellisen tekstin ja tutkittujen tosiasioiden pohjalle. Heti täytyy todeta, että otokseni on melko suppea ja näiden vastausten perusteella on turha tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä ihmisten ajattelutavoista. Tulosten valossa on vaarallista tehdä yleistyksiä, koska kyseessä on vain yksi tapaus. Mielestäni on kuitenkin perusteltua käsitellä ja analysoida vastauksia, koska ne kertovat jotain ihmisten käsityksistä.

Sain yhteensä 21 vastauslomaketta, joista 13 Wienistä ja 8 Bratislavasta. Wienin vastaukset keräsin paikallisessa olutravintolassa Kaiserstraßella ja melkein kaikki Bratislavan vastaukset sain bratislavalaisen baptistikirkon nuorisotapaamisessa. Yhden vastauslomakkeen bratislavalaisystäväni täytti istuessamme iltaa panimoravintolassa Bratislavan keskustassa. Vastaajat olivat iältään 18 - 31-vuotiaita, ja suurin osa heistä oli opiskelijoita. Mukana oli myös työssäkäyviä. Bratislavan vastaajat olivat kaikki slovakialaisia, mutta osa wieniläisvastauksista on suomalaisopiskelijoilta. Katsoin heidänkin vastauksensa päteviksi, koska he kaikki ovat viettäneet kauan aikaa Wienissä ja näin saaneet paikallista näkökulmaa katsantoonsa. Vastaajista miehiä on 12 ja naisia 9. Taulukosta 3 ilmenee otoksen sukupuolijauma kaupungeittain.

Kaikki bratislavalaiset vastaajat olivat joskus käyneet Wienissä. Wieniläisvastaajista kuusi ei ollut käynyt Bratislavassa. Suurin osa käyneistä oli käynyt lähipääkaupungissa useammin kuin kerran. Miltei kaikki käynnit liittyivät vapaa-aikaan: vastaajat kävivät lomalemassa tai ostosmatkoilla. Ostosmatkojen yhteydessä tuli esille Slovakian alempi hintataso. Eräät wieniläisvastaajat olivat käyneet Bratislavassa ostamassa lentolippuja, toiset syömässä. Muutama slovakialainen oli käynyt Wienissä tapaamassa ystäviään.

Taulukko 3. Haastattelulomakkeiden täyttäjien sukupuolijakauma kaupungeittain.

	mies	nainen	yhteensä
<b>Wien</b>	7	6	13
<b>Bratislava</b>	5	3	8
<b>yhteensä</b>	12	9	21

Junaa pidettiin parhaana kulkuvälineenä rajan molemmilla puolilla, koska se on nopea ja helppo tapa matkustaa. Juna on nopein siksi, että rajamuodollisuudet ja passintarkastus käyvät nopeasti. Wienin ja Bratislavan välillä juna ei pysähdy rajalla ollenkaan, vaan passit tarkastetaan liikkuvassa junassa. Bratislavalaisvastaajat suosivat myös bussia, koska se on halpa vaihtoehto. Henkilöautoa vastaajat pitivät halpana ja nopeana vaihtoehtona. Eräs vastaaja käyttää henkilöautoa, koska hän voi samalla kuunnella musiikkia. Wieniläisvastaajat mainitsivat myös polkupyörän. Vastauksissa tuli esiin kaunis jokireitti Tonavaa pitkin. Tässä asiassa olen samaa mieltä vastaajien kanssa: Tonavan varrella oleva luonnonsuojelualue jokien sivuhaaroineen ja veden pintaa viistävine lentävine haikaroineen on kaunis.

Bratislavan hintatasoa pidettiin Wienin hintatasoa alempana rajan molemmilla puolilla. Suurimmat taloudelliset erot näkyivät palkoissa. Vastaajat totesivat, että Wienissä on selvästi korkeammat palkat. Osa vastaajista mainitsi reaali-palkan eli paikalliseen hintatasoon suhteutetun palkan. Wien on rikkaampi, ja Wienissä kaikki maksaa enemmän. Taloudellisenä erona nähtiin myös se, että Itävalta ja Wien ovat osa Länsi-Eurooppaa ja EU:ta, Slovakia sosialistista Itä-Eurooppaa. Elämisen ja asumisen laatu koettiin alhaisemmaksi Bratislavassa kuin Wienissä. Eräs bratislavalaisvastaaja oli sitä mieltä, että Wienissä työt-



tömyys on alhaisempi kuin Bratislavassa. Tilastotiedon valossa Bratislavan työttömyysprosentti on alhaisempi. Vastaajan mielipiteeseen lienee vaikuttanut koko Slovakian työttömyys, joka on korkeampi kuin Itävallan. Erään wieniläisvastaajan mielestä Bratislavassa on halpaa, mutta huonoa olutta, Wienissä kallista, mutta hyvää.

Sekä wieniläis- että bratislavalaisvastauksissa näkyy selvästi rajan avautuminen ja vuorovaikutuksen lisääntyminen. Virallinen ja taloudellinen yhteistyö on lisääntynyt, ja itävaltalaiset yritykset ovat perustaneet haarakonttoreita rajan itäpuolelle. Bratislavan katukuvassa näkyy yhä enemmän itävaltalaisia tavaroita ja ihmisiä. Myös Wienin vilinässä on enemmän slovakkeja. Erään slovakialaisvastaajan mielestä Wienin kaupat, erityisesti halpamyyntiliike Metro, ovat täynnä slovakialaisia. Ennen vierailu toisessa maassa oli kiellettyä, mutta nyt se on arkipäiväistä. Usean bratislavalaisvastaajan mielestä Bratislavasta menee paljon ihmisiä Wieneriin töihin ja opiskelemaan.

Melkein kaikki vastaajat olivat sitä mieltä, että rajan merkitys on muuttunut 1990-luvun aikana. Vastauksissa tuli esiin se, että vuosikymmenen alussa oli helpompaa ylittää raja, mutta vuoden 1995 alusta kontrolli kiristyi taas, koska Itävalta liittyi EU:iin ja rajasta tuli unionin itäraja. Yleinen mielipide sekä Wienin että Bratislavan vastauksissa on se, että raja on muuttunut avoimemmaksi verrattuna aikaan ennen sosialismin romahdusta. Rajan avautumisen myötä Slovakia on tullut lähemmäksi Keski-Euroopan maita. Erään bratislavalaisvastauksen mukaan rajan lähelle meneminen oli ennen kiellettyä eikä kenelläkään ollut tietoa, mitä rajan takana oli.

Kysymys slovakian taloudellisesta integroitumisesta länteen tuntui olevan vaikein, koska monet päättivät olla vastaamatta siihen. Bratislavalaisvastaajien mukaan länsi-integraatio on tärkeätä ja siitä riippuu paljolti maan taloustilanteen parantuminen. Oli mielenkiintoista, että Slovakian poliittinen tilanne nousi esiin muutamissa vastauksissa. Vastaajien mukaan länsi-integraatio ei onnistu, jos nykyiseen poliittiseen tilanteeseen ei tule muutosta. Wienin vastauksista kävi ilmi, että Slovakialla on mahdollisuus siirtyä lähemmäs länttä, mutta se kestää kauan. Erään vastaajan mukaan Slovakian talous on paremmassa kunnossa kuin

Portugalin ja Slovakia tavoittaa EU-maiden taloudellisen tason parin seuraavan vuosikymmenen kuluessa. Wieninkin vastaajat olivat sitä mieltä, että Slovakian taloudellinen kehitys on riippuvainen suhteista länteen. Muutama wieniläisvastaaja oli Slovakian EU-jäsenyyttä vastaan. Eräs vastaaja vastusti Slovakian EU-jäsenyyttä, koska pelkäsi nykyisten EU-maiden maksutaakan kasvamista, jos Itä-Euroopan maita liittyy unioniin.

Slovakialaiset vastaajat olivat sitä mieltä, että Wien pysyy tärkeänä eurooppalaisena kaupunkina, tärkeänä kulttuuri- ja talouskeskuksena. Wien hyötyy hyvästä sijainnistaan, kuten Bratislavan. Myös Wienin vastaajat painottivat kaupungin funktiota kulttuuri- ja talouskeskuksena. Heidän mielestään vankka asema pysyy tulevaisuudessakin: ”Wienin kulttuuriperintö on sen verran rautainen, että ei Wien niin vaan maailmankartalta häviä.” Vastauksissa oli eriäviä näkemyksiä Wienin asemasta EU:ssa. Erään vastaajan mielestä kaupunki ei ole merkittävä koko unionin mittakaavassa, toisen mielestä tärkeys kasvaa.

Bratislavalaisien vastauksissa tuli esiin Bratislavan keskeinen sijainti keskisessä Euroopassa, Euroopan sydämessä. Tämä sijainti antaa kaupungille mahdollisuuden kehittyä ja vaurastua. Poliittinen tilanne koettiin uhkaksi Bratislavan tulevaisuudelle. Eräs vastaaja oli huolissaan kaupunkilaisten elintasosta ja taloudellisesta paineesta, jonka alaisina monet ihmiset elävät. Wieniläisvastausten mukaan Bratislava on kehittynyt, parantanut asemaansa ja länsimaistunut. Kehittymiseen pidemmälle on mahdollisuuksia, mutta se vaatii kärsivällisyyttä. Mahdollisen EU-jäsenyyden myötä Bratislavasta tulisi täysin länsimaihin sulautuva kaupunki. EU-integraation tärkeys nousi näkyviin tässäkin kysymyksessä. Slovakialaisten täytyy kuitenkin lisätä suvaitsevaisuutta ulkomaalaisia, etenkin unkarilaisia kohtaan. Erästä wieniläisvastaajaa huolestutti Bratislavaan liittyvä rikollisuuden kasvu: ”Make holidays in Bratislava, your car is already there.”

## 9. Yhteenveto

Itävallan ja Slovakian raja-alueella on käynnissä kauaskantoisia alueellisia ja taloudellisia prosesseja. Alue- ja taloustietämyksen kautta talousmaantieteilijä hahmottaa alueella käynnissä olevat prosessit ja oppii ymmärtämään aluetta paremmin. Näin lähestytään maantieteen syvintä olemusta: synteettistä aluetulkintaa.

Rajalla kohtaavat kaksi erilaista taloutta: länsimainen markkinatalous ja itäinen siirtymätalous. Taloudelliset erot rajan eri puolilla ovat aiheuttaneet jännitteitä, jotka pyrkivät taantumaan Heckscher - Ohlin - Samuelson-ulkomaankauppamallin mukaisesti: pääoma virtaa itään, työvoima länteen. Itävalta on Slovakian suurin ulkomainen investoija, ja Itävallassa, etenkin Wienin alueella, on paljon laillisia ja laittomia työntekijöitä Slovakiasta.

Pääkaupungit ovat maidensa suurimpia taloudellisia keskuksia. Bratislava sijaitsee Slovakian taloudellisella painopistealueella - itse asiassa Bratislavan alue on Slovakian taloudellinen painopistealue. Se tuottaa yli kolmanneksen maan BKT:sta, imee itselleen melkein 2/3 ulkomaisista investoinneista, on liikenteellinen solmukohta ja ulkomaankaupan keskus. Avautunut raja vahvistaa Bratislavan asemaa entisestään, mutta muiden alueiden kustannuksella. Ympäröivät alueet ja etenkin maan itä- ja pohjoisosat taantuvat, kun kasvu ja taloudellinen toiminta keskittyvät länteen. Alueelliset erot sekä maan länsi- ja itäosien että kaupunkien ja maatalousalueiden välillä kasvavat. Slovakian aluerakenne muuttuu yhä epätasapainoisemmaksi.

Itävallan taloudellinen painopistealue on Itävallan länsiosissa. Suljettu raja periferisoi itäisiä raja-alueita ja vahvisti taloudellista kasvua maan länsiosissa. Wien suurimpana keskuksena piti asemansa, mutta ympäröivät alueet taantuivat. Wien ja raja-alueet hyötyvät rajan madaltumisesta, koska kaupankäynti ja ihmisten liikkuminen rajan yli on taas mahdollista. Wien saa takaisin idänkaupan sillanpääaseman, joka sillä oli ennen poliittisen kahtiajaon aikaa. Itävallan taloudellinen painopiste liikkuu itään ja aluerakenne tasapainottuu.

Slovakia on erikoistunut tuotannossaan raskaaseen teollisuuteen. Raskaan teollisuuden tuotteiden, polttoaineiden ja voiteluaineiden osuus Slovakian viennistä Itävaltaan on ollut merkittävä. Itävallan viennissä Slovakiaan näiden tuotteiden osuus ei ole yhtä suuri. Itä-

valta on erikoistunut tuotannossaan ja viennissään koneisiin, kuljetuslaitteisiin ja pääasiassa aineksen mukaan luokiteltuihin teollisuustuotteisiin, jotka ovat pitemmälle jalostettuja kuin Slovakian vientituotteet. Slovakian tuotannon ja ulkomaankaupan erikoistumiseen vaikuttaa suhteellisen edun lisäksi entinen sosialistinen työnjako, joka piti poliittista etua taloudellista ajattelua tärkeämpänä. Rajan madalluttua Slovakian vienti Itävaltaan on monipuolistunut. Rajan yli länteen kulkee yhä jalostetumpaa tavaraa eikä vienti nojaa enää vain kahteen suureen tuoteryhmään. Slovakia tuo Itävallasta entistä vähemmän kemikaaleja ja niihin liittyviä tuotteita, joten voidaan olettaa, että Slovakian oma tuotanto on lisääntynyt ja tuotantotekniikat kehittyneet. Ulkomaankaupan rakenne Slovakiasta Itävaltaan on muuttunut enemmän kuin Itävallasta Slovakiaan.

Molemmat kaupungit ovat syntyneet samantapaisten sijaintitekijöiden vaikutuksesta: joen rannalle, ylängön juureen. Kaupunkien kehitys nykyiseksi on ollut erilaista. Wien on kasvanut miljoonakaupungiksi jo ennen vuosisadan vaihdetta, ja kaupungin rakennettu ala on levinnyt tasaisesti ydinkeskustan ympärille. Kasvu on ollut rauhallista. Bratislava on kasvanut voimakkaasti vasta toisen maailmansodan jälkeen. Bratislavan kehitykseen on vaikuttanut sosialistinen asutus- ja teollistamispolitiikka. Kaupungin rakennettu alue on sirpaleinen, mikä johtuu siitä, että lähialueiden kyliä liitettiin Bratislavaan. Wienin väkiluku on pysynyt melko tasaisena sodan jälkeen, mutta lähialueiden kaupungit ovat kasvaneet: Wien esikaupungistuu. Bratislava ei esikaupungistu, vaan itse kaupungin väkiluku on edelleen nousussa.

Raja-alueen infrastruktuurissa näkyy selvästi kylmän sodan aikainen eristyneisyys. Rajan ylittävien linkkien määrä väheni, ja rajan yli oli vaikeampi päästä. Nyt rajan madaltumisen myötä tavaraj- ja henkilöliikenne Tonavalla on vilkastunut. Rautatieverkko on harventunut. Ennen toista maailmansotaa rajan yli pääsi junalla neljästä kohdasta, mutta nyt ylityspaikkoja on vain yksi. Nopeat, useampikiskoiset junaradat kulkevat Slovakian ja Itävallan rajan suuntaisesti pohjoisesta etelään, mutta eivät rajan yli. Kaupunkien välinen aikaetäisyys junalla on nyt pidempi kuin ennen sotaa. Vaikka junamatka kestää nyt kauemmin kuin ennen sotaa, on aikaetäisyys lyhentynyt huomattavasti verrattuna vuosikymmenen alun tilanteeseen. Rautaesiripun murtuessa junamatka kesti yli kaksi kertaa niin pitkään kuin nyt. Moottoritie- ja maantieverkossa näkyy rajan puskuroiva vaikutus. Moottoritiet Slovakian puolella kulkevat rajan suuntaisesti pohjoiseen ja etelään. Itävallassa moottoritiet Wienistä

kulkevat säteittäisesti muihin suuntiin paitsi rajalle itään ja koilliseen. Maanteitse rajan yli pääsee kolmesta kohdasta. Näistä yksi ylityspaikka on syrjäisellä alueella pohjoisessa ja sillä on vain pientä paikallista merkitystä. Yksi rajanylityspaikka on vain itävaltalaisien ja slovakialaisten käytössä. Yksi on vilkkaassa käytössä, joten käytännössä maasta toiseen pääsee vain yhdestä kohtaa. Ennen sotaa rajan ylitys onnistui maanteitse seitsemästä kohdasta. Wienin ja Bratislavan lentokentät tekevät kansainvälistä yhteistyötä: Bratislavan kentältä kulkee linja-autoja Wien-Schwechatin lentokentälle, ja sitä kautta matkustajat pääsevät eteenpäin eri puolille maailmaa. Bratislavan lentokentältä lennetään enimmäkseen vain lähialueille.

Haastattelulomakkeisiin saamieni vastausten perusteella näyttää siltä, että matkustaminen rajan yli Wienin ja Bratislavan välillä on yleistä. Rajan rooli on muuttunut väljemmäksi verrattuna blokkiaikaan, mutta Itävallan EU-jäsenyys on kiristänyt rajamuodollisuuksia ja vaikeuttanut rajan ylitystä. Slovakialaisvastaajat olivat sitä mieltä, että pääsy Euroopan unioniin on tärkeätä Slovakian taloudelle.

Molemmat kaupungit ovat maidensa ytimiä, mutta jos tarkastelee raja-alueita, on Wien ydin ja Bratislava nouseva semiperiferiakeskus. Bratislava kehittyy ja kasvaa koko ajan ja saavuttaa Wieniä. Ulkomaankauppa kertoo samaa: viennin ja tuonnin rakenne tasapainottuu. Slovakia ja Bratislava eivät ole vain resurssiperiferiaa, jonka raaka-aineita Itävalta ja Wien käyttävät. Ero kaupunkien välillä pienenee, ja Bratislava kilpailee yhä enemmän Wienin kanssa samoilla markkinoilla, samoilla tuotteilla. Uusi tilanne parantaa raja-alueen sijaintia myös koko Euroopan mittakaavassa. Periferinen puskurivyöhyke on muuttumassa kehittyväksi semiperiferia-alueeksi.

Yli 40 vuotta kestänyt poliittinen kahtiajako vähensi toimintaa raja-alueella ja esti alueen kehittymisen. Kuollut raja torjui kaupankäyntiä ja ihmisten liikettä. Nyt rajan madalluttua raja-alueen toiminta on palaamassa normaalimmaksi: tavarat ja ihmiset kulkevat vapaammin rajan yli molempiin suuntiin. Kaupungit ovat relatiivisesti lähempänä toisiaan. Valtioiden välistä raja-alueita voi jälleen tarkastella talousalueena ja Wieniä ja Bratislavaa taloudellisena yksikkönä, Wien - Bratislava-akselina.

## 10. LÄHDELUETTELO

- Achter Raumordnungsbericht (1996). *Schriftenreihe* 128. 342 s. Österreichische Raumordnungskonferenz. E. Ploetz, Wolfsberg.
- Altzinger, Wilfried & Gunther Maier & Jarko Fidrmuc (1997). *Crossborder Development in the Vienna-Bratislava-Region: a review*. 29 s. Wien.
- Arvonen, Timo (1998). Itävalta ja Slovakia - back in business. *Terra* 110: 3.
- Auerbach, Felix (1913). Das Gesetz der Bevölkerungskonzentration. *Petermann's Geographische Mitteilungen* 59: 74-76.
- Bašovský, Oliver (1995). Súčasný stav a prognóza urbánnej a regionálnej štruktúry Slovenska a ekonomická transformácia. *Sborník České Geografické Společnosti Rocník* 100: 2, 78-9.
- Biggest & Best (1997). *Business Central Europe*. The Annual 1997/98: 55-61.
- Boggs, S. Whittemore (1940). *International boundaries*. 272 s. Columbia University Press, New York.
- Bruttokansantuote markkinahintaan (1998). Tilastokeskus, Helsinki 6.11.1998.  
<http://www.stat.fi/tk/tilsivu.html>
- Carter, Frank (1990). Czechoslovakia: Geographical prospects for energy, environment and economy. *Geography*. No. 328, vol 75 part 3, 253-255.
- Cholnoky, Eugen v. (1929). Die geographische Lage von Wien. *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Wien* 72: 380-394.
- Cohen, Saul Bernard (1964). *Geography and Politics in a divided World*. 351 s. John Dickens & Co, Northampton.
- Countries in transition 1997* (1997). 437 s. The Vienna Institute for Comparative Economic Studies - Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche. Tlaciaren GOYA, Bratislava.
- Countries: Slovak Republic (1998). The World Bank, Washington 4.11.1998.  
<http://www.worldbank.org/html/extdr/offrep/eca/sk2.htm>
- Day, Stephen (1995). Slovakia: The end of the beginning or the beginning of the end? *Coexistence* 32: 3, 261-274.
- Der Aussenhandel Österreichs 1994. Gesamtjahr, Serie 2* (1995). 185 s. Österreichischen Statistischen Zentralamt, Wien.

- Direction of Trade Statistics Yearbook, 1994* (1994). 444 s. International Monetary Fund, Washington.
- Direction of Trade Statistics Yearbook, 1997* (1997). 474 s. International Monetary Fund, Washington.
- Facts on Czechoslovak Foreign Trade* (1986). 261 s. Czechoslovak Chamber of Commerce and Industry. Severografia, Turnov.
- Fassmann, Heinz & Josef Kohlbacher & Ursula Reeger (1993). Stellengesuche ausländischer Arbeitskräfte in Wien. Eine Printmedien-Analyse. *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft* 135: 87-102.
- Fassmann, Heinz (1995). Regionale Disparitäten gesellschaftlichen Wandels in Österreich in der Nachkriegszeit. *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft* 137: 377-392.
- Fidrmuc, Jarko & Ján Foltín & Peter Huber & Michaela Jarošová & Jana Kohútová & Igor Kosír & Roman Kovác & Pavol Ochotnický & Silvia Szerdahelyiová & Andreas Wörgötter (1994). *The Slovak Republic After One Year of Independence*. 125 s. Bank of Austria, Vienna.
- Fischer, Manfred M. & Christian Rammer (1993). Zur Entwicklungen des grenzüberschreitenden Warenverkehrs im Einzugsbereich der Rhein-Main-Donau- Wasserstraße. *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft* 135: 103-140.
- Friedmann, John (1966). *Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela*. 279 s. MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- Grotewold, A. (1990). Searching for Core Area Growth. *GeoJournal* 22: 4, 399-407.
- Hall, Derek R. (1993). Impacts of economic and political transition on the transport geography of Central and Eastern Europe. *Journal of Transport Geography* 1:20-35.
- Heckscher, Eli. F. & Bertil Ohlin (1991). Heckscher - Ohlin trade theory. 222 s. Cambridge, Massachusetts.
- HS = *Helsingin Sanomat* (1998a). Slovakia ei pystynyt valitsemaan uutta presidenttiä Kovacin tilalle. 7.2.1998, D2.
- HS = *Helsingin Sanomat* (1998b). Vaalit voittanut Slovakian oppositio ilmoitti muodostavansa hallituksen. 28.9.1998, C3.
- Hunya, Gábor (1995). Transport and Telecommunications Infrastructure in Transition. *Communist Economies & Economic Transformation* 7:3, 369-384.
- Industry in the Czech and Slovak Republics* (1994). 139 s. Centre for Co-operation with the Economies in Transition. Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris.

- International Trade Statistics Yearbook 1995. Volume I Trade by Country* (1996). 1109 s. United Nations, New York.
- Intra- and extra-EU trade (CN) 1/1997* (1997a). Statistical Office of the European Communities. CD-ROM.
- Intra- and extra-EU trade (CN) 2/1997* (1997b). Statistical Office of the European Communities. CD-ROM.
- Intra- and extra-EU trade (CN) 12/1997* (1997c). Statistical Office of the European Communities. CD-ROM.
- Johnston, R. J. & Derek Gregory & David M. Smith (eds.)(1994) *The Dictionary of Human Geography*. 724 s. 3rd ed. Blackwell Publishers, Cornwall.
- Karismo, Anna & Anna Paljakka (1997). Slovakian jäsenyys kaatui ihmisoikeussyytöksiin. *Helsingin Sanomat* 14.12.1997, C1.
- Kelcová, Tatjana (1996). Slovak Railroads merge with European networks. *Slovakia* IV:3, 16-17.
- Kollár, Daniel (1997). *Chosen economic and socio-geographic aspects of the development of the Slovak Republic with special regards to Austria*. Julkaisematon tutkimus.
- Korec, Pavol & Josef Mládek & Jan Bucek (1998). The Influence of the Border Location of a City Quarter of Bratislava - On the Transformation of Petralka's Social and Economic Structure. In Koter, Marek & Krystian Heffner (eds.) *Borderlands or Transborder Regions - Geographical, Social and Political Problems. Region and Regionalism No 3*, 278-284. Governmental Research Institute, Silesian Institute in Opole, University of Lodz Department of Political Geography and Regional Studies.
- Krajasits, Cornelia (1998). Aufbruch aus der Peripherie. *Raum Österreichische Zeitschrift für Raumplanung und Regionalpolitik* 29: 3, 10-13.
- Lichtenberger, Elisabeth (1962). Wien. Eine stadtgeographische Skizze. *Geographische Rundschau* 14: 236-246.
- Lukas, Zdenek (1990). Czechoslovakia's foreign trade. In Friedländer, Michael (ed.): *Foreign trade in Eastern Europe and the Soviet Union*,. 27-39. Westview Press, Boulder.
- Maier, Gunther & Martin Masek (1992). The Removal of the "Iron Curtain" and its Regional Impact upon Austria and the CSFR. In Vorstand der Gesellschaft für Regionalforschung e.V. (Deutschsprachige Gruppe der Regional Science Association)(toim.): *Jahrbuch für regionalwissenschaft 12./13. Jahrgang 1991/1992*, 31-53. Vandenhoeck & Ruprecht in Göttingen.



- Mládek, Jozef (1994). Petrzalka - Development and Transformation of Urban Structure. In Mládek, Josef (ed.) *Petrzalka. Transformation of Socioeconomic and Spatial Structure of the Town District, Humanization of Environment*. 3-12. Department of Human Geography and Demography. Faculty of Natural Sciences Comenius University, Bratislava.
- Mládek, Jozef & Dušan Šimko (1994). Development of International Cooperation between Bratislava and Vienna. In Galluser, Werner A. & Matthias Bürgin & Leimgruber Walter (eds.) *Political Boundaries and Coexistence*, 219-223. Proceedings of the IGU-Symposium Basle/Switzerland, 24-27 May 1994.
- Nautz, Jürgen (1994). Between Political Disintegration and Economic Reintegration. Austrian trade relations with the successor states after World War I. In Good, David (ed.) *Economic Transformations in East and Central Europe*, 261-276. Routledge, London.
- Oberhummer, E. (1908). Wien nach seiner geographischen Lage und Entwicklung. *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in München* 3: 204-205.
- OECD Economic Surveys - Austria (1991). 113 s. Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris.
- OECD Economic Surveys - Austria (1995). 149 s. Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris.
- OECD Economic Surveys - Czech and Slovak Federal Republic (1991). 148 s. Organisation for Economic Co-operation and Development. Centre for Co-operation with the Economies in Transition, Paris.
- OECD Economic Surveys - The Czech and Slovak Republics (1994). 168 s. Organisation for Economic Co-operation and Development. Centre for Co-operation with the Economies in Transition, Paris.
- Olsson, Leif (1998a). EU:n laajeneminen on haaste Itävalle. *Aamulehti* 27.2.1998, 23.
- Olsson, Leif (1998b). "Länteen töihin, koti itäpuolella". *Aamulehti* 27.2.1998, 23.
- Pelinka, Anton (1994). The Austrian social partnership. In Good, David (ed.) *Economic Transformations in East and Central Europe*, 131-144. Routledge, London.
- Preshlenova, Roumyana (1994). Austro-Hungarian trade and the economic development of Southeastern Europe before World War I. In Good, David (ed.) *Economic Transformations in East and Central Europe*, 231-260. Routledge, London.
- Republik Österreich 1945-1995 (1995). 320 s. Österreichischen Statistischen Zentralamt. Österreichischen Staatsdruckerei, Wien.
- Ricardo, David (1992). *The Principles of Political Economy and Taxation*. 300 s, cop 1911. J.M. Dent & Sons, London.

- Rocenska (1997). Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej Republiky. 71 s. Datapress, Prešov.
- Räumliche Entwicklungstendenzen und regionalpolitischer Handlungsbedarf in der Region zwischen Wien und Bratislava* (1992). 161 s. Österreichisches Institut für Raumplanung, Wien.
- Samuelson, Paul A. (1948). International Trade and the Equalisation of Factor Prices. *Economic Journal* 58: 163-184.
- Schamp, Eike W. (1995). Die Bildung neuer grenzüberschreitender Regionen im östlichen Mitteleuropa - eine Einführung. In Gruber G. & H. Lamping & W. Lutz & E. W. Schamp (hrsg.): Neue grenzüberschreitende Regionen im östlichen Mitteleuropa. 10. Frankfurter Wirtschaftsgeographisches Symposium (4./5. Februar 1994). *Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften*, Heft 67, 1-18.
- Schmid, Helmut (1958). Das Autobusnetz Österreichs. *Wiener Geographische Schriften* 5.
- Slovak republic in figures 1996*. 31 s. Statistical Office of the Slovak Republic. Bratislava, 1996.
- Stadt Wien (1990). *Statistische Mitteilungen* 3/90. 42 s. Wien.
- Standard International Trade Classification Revision 3* (1986). Statistical Papers. Series M, No. 34/ Rev. 3. United Nations. 162 s. New York.
- Statistisches Bundesamt (1996). *Länderbericht Slowakei*. 111 s. Metzner-Poeschel, Stuttgart.
- Statistisches Jahrbuch für die Republik Österreich 1995*. 604 s. Österreichischen Statistischen Zentralamt. Österreichisches Staatsdruckerei, Wien 1995.
- Statistisches Jahrbuch für die Republik Österreich 1996*. 612 s. Österreichischen Statistischen Zentralamt. Österreichisches Staatsdruckerei, Wien 1996.
- Statistisches Jahrbuch für die Republik Österreich 1997*. 619 s. Österreichischen Statistischen Zentralamt. Österreichisches Staatsdruckerei, Wien 1997.
- STV = *Suomen tilastollinen vuosikirja 1940*. Tilastollinen päätoimisto, Helsinki 1941.
- STV = *Suomen tilastollinen vuosikirja 1985/86*. Tilastokeskus, Helsinki 1986.
- STV = *Suomen tilastollinen vuosikirja 1990*. Tilastokeskus, Helsinki 1990.
- STV = *Suomen tilastollinen vuosikirja 1995*. Tilastokeskus, Helsinki 1995.
- STV = *Suomen tilastollinen vuosikirja 1996*. Tilastokeskus, Jyväskylä 1996.
- STV = *Suomen tilastollinen vuosikirja 1997*. Tilastokeskus, Hämeenlinna 1997.

- Štatistická ročenka Slovenskej republiky 1994*. Štatistický úrad Slovenskej republiky, Bratislava 1995.
- Štatistická ročenka Slovenskej republiky 1995*. Štatistický úrad Slovenskej republiky, Bratislava 1995.
- Štatistická ročenka Slovenskej republiky 1996*. Štatistický úrad Slovenskej republiky, Bratislava 1996.
- Štatistická ročenka Slovenskej republiky 1997*. Štatistický úrad Slovenskej republiky, Bratislava 1997.
- Thoman, Richard S. & Edger C. Conkling (1967). *Geography of international trade*. 186 s. Prantice-Hall, Englewood Cliffs.
- Top 500. Österreichs grösste Unternehmen (1998). Online Trend, Österreich. 28.9.1998. <<http://www.trend.at/top500/>>
- Trizna, Milan (1997). The Highway D61 Bratislava, Mierová ulica - Senecká cesta Intention. *Acta Facultatis rerum naturalium Universitas Comenianae Geographica. Supplementum No I*. 181-182. Univerzita Komenského Bratislava.
- Umlaut, Friedrich (1897). *Österreich-Ungarische Monarchie*. 1192 s. 3. Auflage. A. Hartleben's Verlag, Wien.
- Umweltbericht Wien - Bratislava* (1993). 167 s. Morogoro Environmental Charter Consulting Agency. Isterpress, Bratislava.
- Unvergängliches Wien* (1964). 483 s. Europa-Verlag, Wien.
- Vihervuori, Marita (1998). Jännittyneet tunnelmat Slovakian vaaleissa. *Aamulehti* 26.9.1998, 14.
- Virta, Kaija (1998). Slovakian pääministeri saa hallita ilman presidenttiä. *Helsingin Sanomat* 3.3.1998, C3.
- Virtanen, Pekka J. (1993). Oma nimi, oma osoite. Slovakia uskoo itsenäisyyden etuihin. *Idänkauppa* 1993:1, 24-25.
- Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen (1998). Österreichischen Statistischen Zentralamt, Wien 4.11.1998. <http://www.oestat.gv.at/indexde.htm>
- Vybrané údaje o regiónoch v Slovenskej republike 4/1997* (1998). 72 s. Štatistický Úrad Slovenskej Republiky, Bratislava.
- Wright, J.K. (1937). Some Measures of Distribution. *Annals of the Association of American Geographers*. 27: 4, 177-211.
- Zimmermann, Alfred (1914). *Die Donau als Binnenwasserstraße Oesterreich-Ungarns*. 92 s. H.S. Hermann, Berlin.

ÖSTAT = Österreichischen Statistischen Zentralamt (1998). Haku tietokannasta 4.5.1998.

## SUULLISET LÄHTEET

Altzinger, Wilfried (1998). Tohtori. Haastattelu Wienin kauppakorkeakoulussa 7.5.1998.

Maier, Günther (1998). Dosentti. Haastattelu Wienin kauppakorkeakoulussa 5.5.1998.

Mayerhofer, Peter (1998). Maisteri. Haastattelu Itävallan taloustutkimusinstituutissa Wienissä 6.5.1998.

Mládek, Josef (1998). Professori. Haastattelu Comeniuksen yliopiston kulttuurimaantieteen ja väestötieteen laitoksella Bratislavassa 12.5. 1998.

Székely, Vladimír (1998). Tohtori. Haastattelu Slovakian tiedeakatemiassa Bratislavassa 11.5. 1998.

Szöllös, Ján (1998). Tutkija. Haastattelu Slovakian tiedeakatemiassa Bratislavassa 11.5.1998.

Tvrdoň, Jozef. (1998) Professori. Haastattelu Bratislavan kauppakorkeakoulussa 14.5.1998.

## KARTAT

*Atlas Östliches Mitteleuropa* (1959). 68 Blatte. Velhagen & Klasing, Bielefeld.

*Bratislavský kraj, Trnavský kraj* (1997). Mapa krajov Slovenskej republiky. Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky, Bratislava.

*Eisenbahnen Österreich-Ungarn's* (1912). Prochaska's neue ausgabe. 81. Auflage. Wien und Teschen.

*Hölzels Verkerskarte von Österreich-Ungarn für den allgemeinen Geraucht, wie auch zum Unterricht an commerciellen lehraustalten.* Hölzels Geographisches Institution in Wien. Vuosiluku puuttuu. Kartta on noin vuodelta 1890.

*Wien Niederösterreich* (1997). Die Straßenkarte 1:200000. Freytag & Berndt, Wien.

*Wien sammt Umgebung.* Administrative Karte von Nieder Österreich. Verein für Landeskunde, Wien. Vuosiluku puuttuu. Kartta on noin vuodelta 1880.

*Österreich-Atlas* (1963). Freytag-Berndt und Artaria, Wien.

These questions are one part of my Master's Thesis and my subject is Vienna-Bratislava-axis. Please, answer the questions honestly by your own opinion.

Name	_____	
Sex	female	male
Age	_____	
Place of residence	_____	
Country	_____	
Education / Occupation	_____	

1. Have you ever visited Bratislava? If you have, how often and why?
2. What is the best way to travel from Vienna to Bratislava ? Why?
3. What are the biggest economical differences between Vienna and Bratislava ?
4. Has the relationship between Vienna and Bratislava changed during the 1990's? How?

5. Has the meaning and function of the border between Austria and the Slovak Republic changed during the 1990's? How?

6. What do you think about the Slovak Republic's economic integration to west?

7. What do you think about the future of Vienna?

8. What do you think about the future of Bratislava?

9. Would you like to continue the conversation about this subject in the Pub across the street?

Thank you very much for your help!

These questions are one part of my Master's Thesis and my subject is Vienna-Bratislava-axis. Please, answer the questions honestly by your own opinion.

Name \_\_\_\_\_

Sex	female	male
-----	--------	------

Age \_\_\_\_\_

Place of residence \_\_\_\_\_

Country \_\_\_\_\_

Education / Occupation \_\_\_\_\_

1. Have you ever visited Vienna? If you have, how often and why?

2. What is the best way to travel from Bratislava to Vienna? Why?

3. What are the biggest economical differencies between Bratislava and Vienna?

4. Has the relationship between Bratislava and Vienna changed during the 1990's? How?

5. Has the meaning and function of the border between the Slovak Republic and Austria changed during the 1990's? How?

6. What do you think about the Slovak Republic's economic integration to west?

7. What do you think about the future of Bratislava?

8. What do you think about the future of Vienna?

9. Would you like to continue the conversation about this subject in the Pub across the street?

Thank you very much for your help!